AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

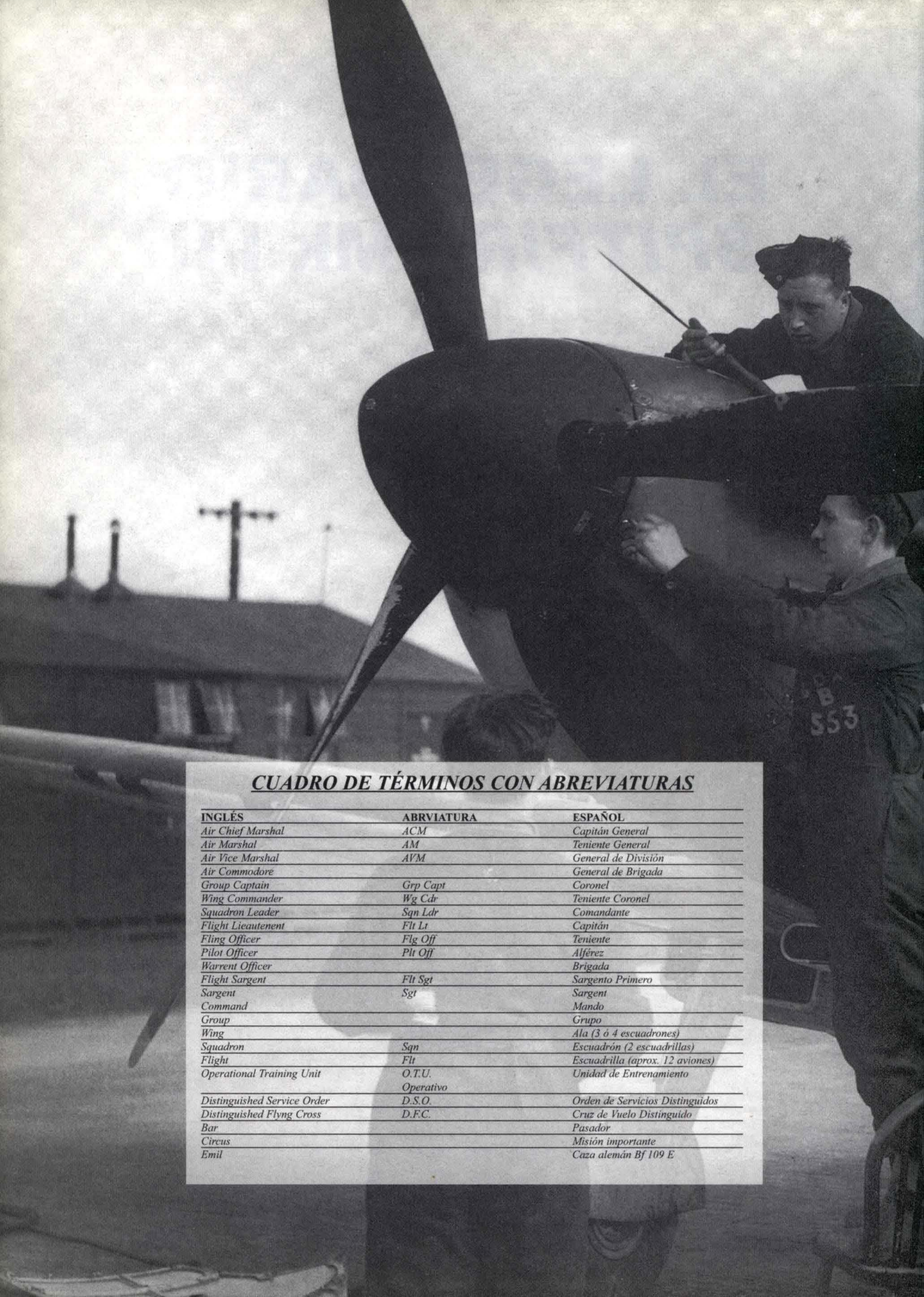
EL LEGENDARIO *SPITFIRE* Mk I/II

Iain Wyllie

ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

EL LEGENDARIO *SPITFIRE* Mk I/II



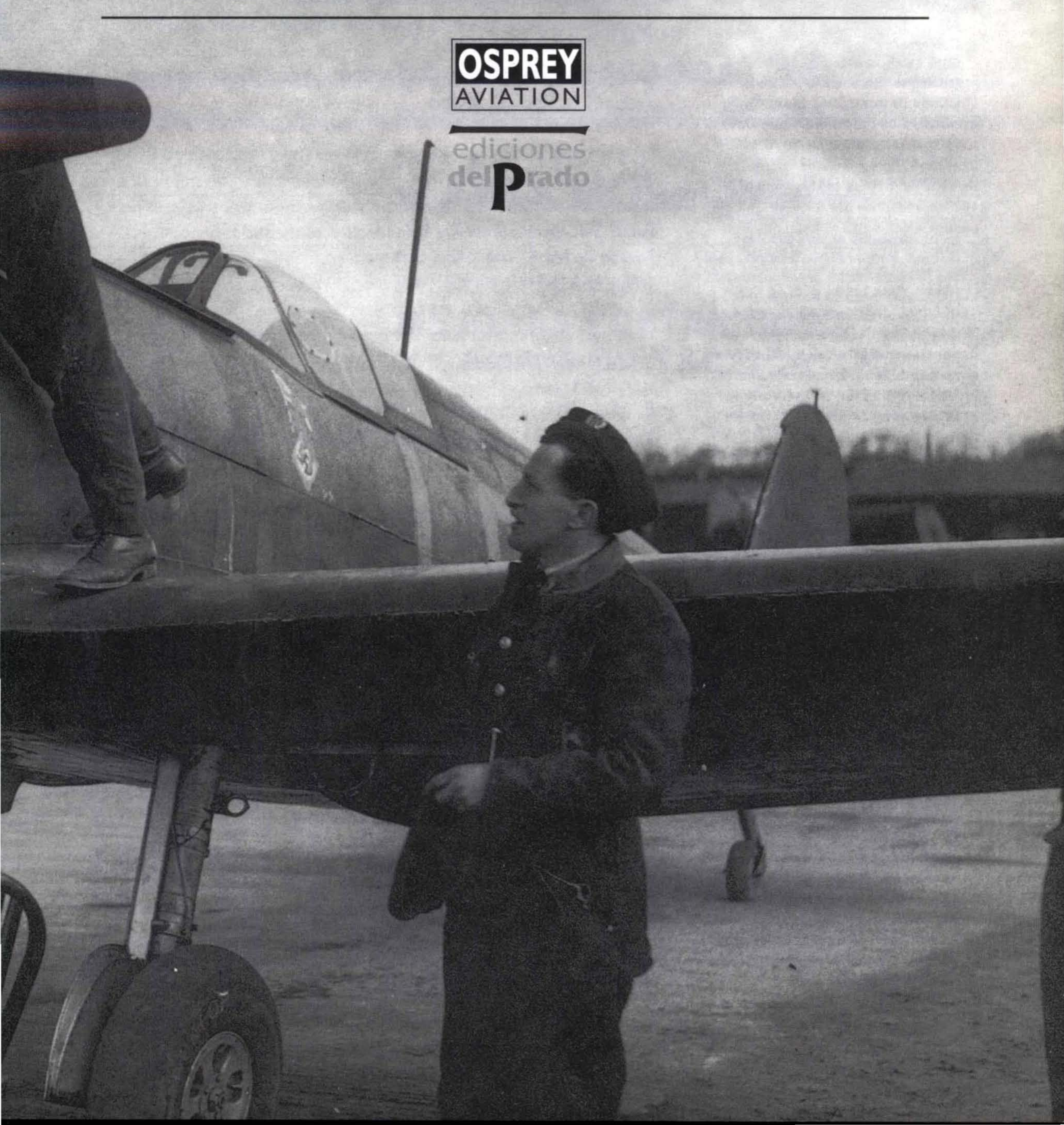
CUADRO DE TÉRMINOS CON ABREVIATURAS

INGLÉS	ABRVIATURA	ESPAÑOL
Air Chief Marshal	*ACM*	*Capitán General*
Air Marshal	*AM*	*Teniente General*
Air Vice Marshal	*AVM*	*General de División*
Air Commodore		*General de Brigada*
Group Captain	*Grp Capt*	*Coronel*
Wing Commander	*Wg Cdr*	*Teniente Coronel*
Squadron Leader	*Sqn Ldr*	*Comandante*
Flight Lieautenent	*Flt Lt*	*Capitán*
Fling Officer	*Flg Off*	*Teniente*
Pilot Officer	*Plt Off*	*Alférez*
Warrent Officer		*Brigada*
Flight Sargent	*Flt Sgt*	*Sargento Primero*
Sargent	*Sgt*	*Sargent*
Command		*Mando*
Group		*Grupo*
Wing		*Ala (3 ó 4 escuadrones)*
Squadron	*Sqn*	*Escuadrón (2 escuadrillas)*
Flight	*Flt*	*Escuadrilla (aprox. 12 aviones)*
Operational Training Unit	*O.T.U.*	*Unidad de Entrenamiento*
	Operativo	
Distinguished Service Order	*D.S.O.*	*Orden de Servicios Distinguidos*
Distinguished Flyng Cross	*D.F.C.*	*Cruz de Vuelo Distinguido*
Bar		*Pasador*
Circus		*Misión importante*
Emil		*Caza alemán Bf 109 E*

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 5

EL LEGENDARIO *SPITFIRE* Mk I/II

OSPREY AVIATION
ediciones del Prado



Cubierta
El 15 de septiembre de 1940 (conocido ahora como Día de la Batalla de Inglaterra) la Jagdwaffe (Caza alemana) perdió en combate en el sur de Inglaterra más de 20 Bf 109E, tres de los cuales fueron derribados por el As Flt Sgt George Unwin, del Sqn 19. Uno de esos tres derribos se produjo presuntamente en el transcurso de una patrulla matinal sobre el sur de Londres, y los dos restantes en las proximidades de Lydd, en la costa de Kent, en una salida de la "Big Wing" a media tarde. Esta portada, realizada expresamente por Iain Wyllie, representa a Unwin nada más abatir su segundo *Emil* (Bf 109E-4 Werk-Nr 3759, pilotado por el *Gruppe Adjutant* Oblt (Tte) Herbert Kunze, del Stab I./J 77) y en proceso de derribar al tercero. Unwin localizó y siguió a distancia durante un tiempo considerable a los dos *Jagdfliege* (pilotos de caza), que se dirigían rumbo al Paso de Calais en misión de acompañamiento hacia Londres, hasta que pudo situarse en posición de ataque a una altitud aproximada de 25.000 pies. Ninguno de los dos alemanes vio a su solitario atacante.

El *Spitfire Mk IA* (X4179) utilizado por el piloto del Sqn 19, era un aparato casi recién salido de fábrica, que había prestado servicio brevemente en el Sqn 266. Tras quince días gloriosos con el Flt Sgt Unwin, en los que derribó cuatro Bf 109E, el X4179 pasó al Sqn 609, donde prestó servicio hasta primeros de 1941. La carrera del *Spitfire* en el frente continuó ese año con los Sqn 66, 131 y 140, antes de ser relegado a prestar servicios en OTU. Finalmente fue dado de baja cuando prestaba servicio en la OTU 57, tras capotar al aterrizar sin ruedas el 24 de octubre de 1943 en Eshott.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yusta, Javier Manfredi
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: *Spitfire* Mk I/II Aces 1939-41

Texto de: Dr. Alfred Price
Diseño de cubierta: Iain Wyllie
Perfiles de los aviones: Keith Fretwell y Mark Rolfe
Diseño de las figuras: Mike Chappell
Dibujos en escala: Mark Styling

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634 4º I. 1092 - Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-190-2
D.L.: M-35485-1999

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN DEL AUTOR

El *Spitfire* fue sin duda el tipo de avión de caza más famoso de todos los tiempos de la Royal Air Force, y la Batalla de Inglaterra, la acción más famosa en la que participó. Este libro describe la carrera operativa de las versiones Mark I y Mark II antes, durante, e inmediatamente después de esa acción épica. Prácticamente desde su puesta en servicio, el *Spitfire* se vio sometido a un programa continuo de modificaciones, trabajando los ingenieros de Supermarine en la mejora del fuselaje, y Rolls Royce fabricando versiones nuevas y más potentes del motor Merlin.

Por supuesto, el *Spitfire* no hubiera servido de nada sin la destreza de los hombres que lo pilotaron. Este libro menciona también a muchos de los que lo guiaron en combate y, tras acreditar cinco o más victorias aéreas, consiguieron la distinción de "As". Al contar las victorias acreditadas, he tenido en cuenta únicamente las reivindicadas y demostradas, omitiendo reivindicadas no demostradas.

Unos buenos amigos han aportado material y fotografías de utilidad para la preparación de este libro. Doy las gracias en especial a Norman Franks, Dilip Sarkar y Bruce Robertson. Ted Hooton ha contribuido haciéndome partícipe de sus profundas investigaciones sobre modificaciones del *Spitfire* y ayudando a los artistas a realizar las láminas de color más precisas jamás publicadas de los aviones pilotados por los ases. De nuevo declaro mi profundo agradecimiento a Chris Shores y Clive Williams por permitirme el uso de material de su magnífico libro de consulta *Aces High.* Se recomienda este libro en grado sumo a cuantos deseen saber más de los ases de la aviación de caza de la RAF.

Alfred Price
Enero de 1996

PRIMEROS COMBATES

El legendario Charles E. Brown realizó la fotografía de esta evocativa línea de *Spitfires* de la serie inicial, el primer día de Puertas Abiertas del Sqn 19, celebrado el 20 de mayo de 1939 en Duxford. Se ve a las tripulaciones de tierra preparando los aviones para el vuelo del escuadrón en "formación de combate", acto que señalaba el final de las actividades diarias en la base de cazas de Cambridgeshire. Los 11 *Spitfires* están dotados de la hélice original de madera de dos palas, base de antena estrecha, parabrisas sin protección y aparato de puntería de anillo de mira. Los aviones segundo y quinto todavía ostentan los techos de carlinga planos iniciales, mientras los otros llevan los de tipo abovedado. Obsérvese también que el *Spitfire* más cercano es el único que carece de letra identificativa individual. (Vickers)

Los *Spitfire* hicieron fuego en combate por vez primera el 6 de septiembre de 1939, tres días después de que Gran Bretaña declarara la guerra a Alemania. A las 06:45 horas, la estación de radar de alerta temprana de Canewdon, Essex, informó que se aproximaba por el este una unidad aérea no identificada. Durante los minutos siguientes, la entidad de la unidad aumentaba a cinco formaciones, de seis a doce aviones cada una. En realidad, debido a un fallo del sistema de detección del radar, las aeronaves que volaban al oeste de la estación aparecían en la pantalla como si estuvieran al este (es decir, en la dirección por la que se esperaba un ataque alemán). Varias unidades de caza despegaron con urgencia, dirigiéndose hacia el estuario del Támesis para interceptar a los "intrusos." Como consecuencia, sus ecos en el radar se juntaron con los de la fuerza fantasma que aparentemente se aproximaba por el este. El resultado fue una reacción en cadena; la "unidad hostil" parecía mayor cada vez que despegaba una escuadrilla de la RAF. En pocos minutos, el número de formaciones "que se acercaban" había aumentado a 12, todas ellas consideradas ya "hostiles." Parecía que la Luftwaffe estaba a punto de lanzar su anunciada acometida aérea contra Londres. A través de todo el este de Inglaterra, el sistema de defensa aérea alcanzó el grado de alerta total y a las 06:55 sonaron en la capital las sirenas de alarma aérea.

Esa mañana hacía mal tiempo en el estuario del Támesis, con bancos de nubes espesas en el sureste de Inglaterra. Las baterías antiaéreas de

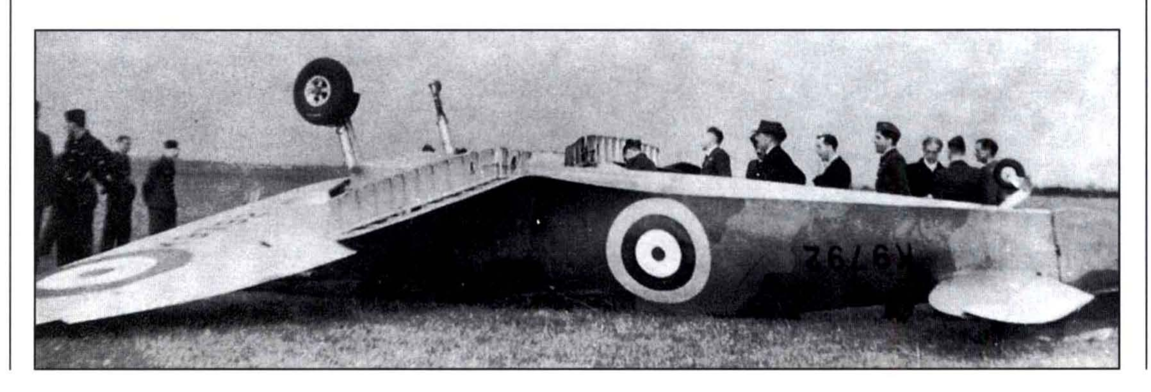


Thameshaven y Sheerness entraron en combate con la "aviación enemiga" cuando estuvo a su alcance, derribando un caza Blenheim y dañando un *Spitfire* del Sqn 56. Minutos más tarde, cerca de Colchester, el líder de una escuadrilla de *Spitfires* del Sqn 74 avistó una formación de "aviones enemigos" justo delante. Con el sol reflejándose en los aviones, era difícil identificar su tipo, pero se deducía claramente de los mensajes de radio que había aviones enemigos en las proximidades. Los tres *Spitfires* se lanzaron en picado sobre las dos aeronaves que iban al final de la formación, derribándolas con fuego certero. Sin embargo, esos "aviones enemigos" resultaron ser *Hurricanes* del Sqn 56, que deshizo la formación para evitar posteriores ataques, mientras su jefe repetía por radio a sus pilotos. "No devolváis el fuego. Son de los nuestros." Aunque la situación se resolvió rápidamente, al término de la misma ambas partes se observaban mutuamente con nerviosismo.

Seis de los primeros pilotos que pilotaron *Spitfires* con el Sqn19, Flg Off Pace, Robinson, Clouston, Banham, Ball y, en la silla, Thomas. Dos conseguirían el título de As en 1940: Wilfred Clouston, que acreditó 9 aviones derribados, 3 derribos compartidos, 1 probable, 1 probable en común y 1 dañado, y George Ball que reivindicó 6 derribos, 1 derribo compartido y 3 dañados. (Archivos del Sqn 19)

A las 08:00 horas, la llamada "Batalla de Barking Creek" llegó a su vergonzoso final, al escasear el combustible a los cazas y regresar éstos a sus bases. Sólo entonces quedó claro que esa mañana no había habido aviones alemanes en la zona. Para el Air Chief Marshal (ACM) Dowding, Comandante en jefe (C-in-C) del Mando de Cazas, el incidente fue un duro golpe. ¿Qué había ocurrido con su sistema de control de cazas, diseñado con tanto esmero, para que se precipitara hacia su autodestrucción? La investigación posterior determinó que la causa fundamental del incidente fue un fallo técnico de la estación de radar de Canewdon. Una vez establecida la presencia de los "aviones enemigos," los choques posteriores fueron prácticamente inevitables, toda vez que los defensores eran inexpertos en combate y propensos en exceso a apretar el gatillo. El incidente puso de manifiesto la necesidad de un medio de distinción por radar de las unidades propias. Tal medio, el equipo IFF (Identificación Amigo-Enemigo) ya se encontraba en proceso de fabricación, pero su implantación recibió mayor prioridad que anteriormente. El jefe de la base de North Weald y los dos pilotos de *Spitfire* que derribaron a los *Hurricanes* fueron juzgados por un Consejo de Guerra, que impuso una condena leve al primero y absolvió a los segundos.

Primer *Spitfire* dado de baja. El 16 de agosto de 1938 el Plt Off del Sqn 19 Gordon Sinclair aterrizó en Duxford al término de su vuelo en el *Spitfire*, rompiéndose la rueda izquierda y capotando el aparato. Gordon salió ileso del accidente y su reputación quedó intacta, pues el accidente se debió a un defecto del metal del eje de la rueda. Sinclair consiguió seis victorias con el Sqn 19 en Dunquerque entre mayo y junio de 1940, y se convirtió en uno de los primeros Ases de *Spitfires*. En la Batalla de Inglaterra pilotó *Hurricanes* con el Sqn "Checo" 310, aumentando su palmarés a 10 aviones derribados y 1 dañado. (Archivos del Sqn 19)



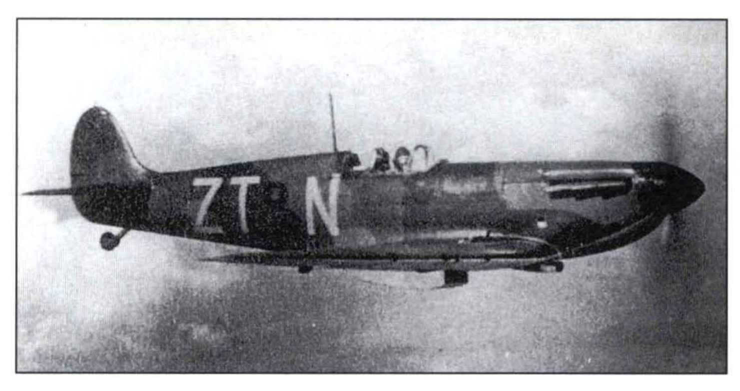
Línea de montaje de *Spitfires* en Eastleigh, 23 de enero de 1939. Delante del aparato más cercano se encuentra el depósito superior de combustible, a punto de ser colocado delante de la cabina. Era parte de la primera serie de 310 (se entregaron 308) encargados por orden del Ministerio de Pertrechos el 3 de junio de 1939. Los aviones de la fotografía se entregaron a los Sqn 54 y 74 a finales de febrero. (vía Aeroplane)

DESPLIEGUE EN CAMPAÑA

Al comienzo de la II Guerra Mundial, las factorías Supermarine de Southampton habían entregado a la RAF 306 *Spitfires*. De estos, 187 prestaban servicio en 11 Escuadrones del Mando de Caza (19, 41, 54, 65, 66, 72, 74, 602, 603, 609 y 611) y otros 71 se encontraban en unidades de mantenimiento, listos para su envío al frente para reponer pérdidas. Once *Spitfires* servían de aparatos de prueba, bien con los fabricantes o con diferentes organismos oficiales de pruebas; uno estaba asignado a la Escuela Central de Vuelo para uso de los redactores que confeccionaban el *Manual de Vuelo del Piloto*, y los 36 restantes habían sido dados de baja, en su mayor parte debido a accidentes de vuelo.



***Spitfires* I del Sqn 65 fotografiados a comienzos de la guerra. El aparato más cercano a la cámara, K9906/FZ-L, lo escogió el Sqn en las Factorías Supermarine tras los vuelos de prueba y lo llevó a su base de Hornchurch el 24 de marzo de 1939. Posteriormente se le asignó al Flg Off Robert Stanford Tuck, que más adelante sería uno de los primeros pilotos de *Spitfire* que acreditó 5 victorias. En abril de 1940 se asignó el K9906 al Sqn 64, en cuya unidad participó a lo largo de la Batalla de Inglaterra. (Vickers)**



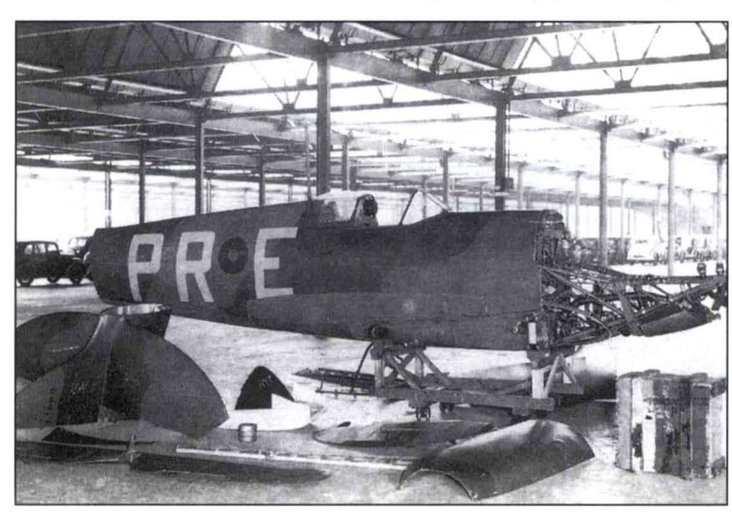
Plt Off Paul Webb, del Sqn 602 "City of Glasgow", fotografiado a principios de la guerra, cuando el aparato llevaba las letras clave iniciales ZT. Webb fue uno de los pilotos que participó en el combate inicial de los *Spitfires* contra aeronaves enemigas el 16 de octubre de 1939, en el que fue abatido un Ju 88A-1 del Stab I./KG 30 sobre la Ría de Forth. Al final de la Batalla de Inglaterra acreditó 3 aviones derribados, 3 derribos compartidos y 5 dañados, aunque no intervino en las seis últimas semanas de la campaña, por sufrir una rotura de muñeca durante un aterrizaje forzoso con el K9910, seriamente dañado en combate. (Cameron)

Durante los primeros meses de la guerra, todas las unidades de *Spitfires* tuvieron su base en Gran Bretaña. Así, durante la llamada "Guerra Extraña," período que duró hasta mayo de 1940, estos aparatos se enfrentaron a la aviación enemiga solamente en las raras ocasiones en que ésta se aproximó a las Islas Británicas. Los *Spitfires* entraron en acción por primera vez contra aviones verdaderamente enemigos el 16 de octubre de 1939. Ese día, nueve Junkers Ju 88-A del I./KG 30 realizaron un ataque contra buques de guerra de la Royal Navy en la Ría de Forth, por lo que se requirió de urgencia a los Sqn 602 y 603, con base en Drem y Turnhouse respectivamente, para interceptar a los intrusos. El Flt Lt Pat Gifford, del Sqn 603 derribó un bombardero y los Flt Lt George Pinkerton y Archie McKellar (que más tarde conseguiría 17 derribos en *Hurricane* I, incluyendo cinco en un día, con el Sqn 605 en 1940) del Sqn 602 destruyeron otro. Otros cazas del Sqn 603 entablaron combate con otro Ju 88, inutilizándole uno de sus motores con sus proyectiles, aunque consiguió regresar a Alemania.

En los meses siguientes, los *Spitfires* libraron combates ocasionales con aviones alemanes aislados de bombardeo, minadores, o de reconocimiento. Sin embargo, en su mayor parte, fue un período de expansión de la unidad y de entrenamiento intensivo para las futuras batallas. A principios de mayo de 1940, ocho escuadrones más (64, 92, 152, 222, 234, 266, 610 y 616) habían recibido *Spitfires*, aumentando así el total de la fuerza a 19 escuadrones.

La "Guerra Extraña" llegó repentinamente a su fin el 10 de mayo de 1940 cuando las tropas alemanas lanzaron su ofensiva total en el oeste. Las acciones aéreas iniciales de tan desigual contienda tuvieron lugar fuera del alcance de las unidades de *Spitfires* con base en el sur de Inglaterra, pero la situación cambiaría pronto, cuando el 12 de mayo, dos días después, los *Spitfires* del Sqn 66 efectuaban una breve patrulla sobre La Haya y, tras una corta refriega con la Luftwaffe, reivindicaban la destrucción de una aeronave enemiga. Al día siguiente, la misma unidad entraba de nuevo en acción, esta vez sobre Rotterdam, reivindicando más derribos, pero perdiendo a su vez uno de sus aviones.

En una larga guerra de desgaste, es fundamental una organización eficaz de reparación de aeronaves. Este *Spitfire*, que resultó dañado en un accidente de aterrizaje a finales de 1939, se está desmontando antes de procederse a su reparación en la fábrica de Morris Motors de Oxford. Tras su reparación el caza participó en la Batalla de Inglaterra con el Sqn 266 (vía Robertson)



Según parece, el primer combate aéreo entre *Messerschmitt* Bf 109 y *Spitfires* (del Sqn 74) tuvo lugar cerca de Calais el 23 de mayo, sin que se produjeran pérdidas en ningún bando. La acción se incrementó los días posteriores, entrando en combate muchas más unidades de *Spitfires*. Por

primera vez el avión de caza más rápido de la RAF entraba en acción contra aparatos enemigos de características similares; había llegado el momento de demostrar que el *Spitfire* podía soportar un castigo de la misma manera que podía imponerlo.

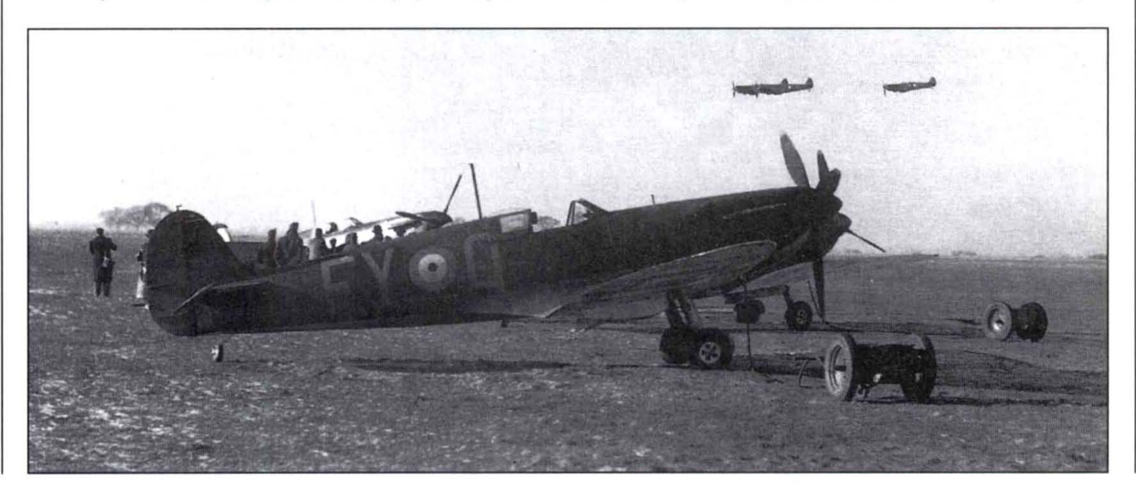
El 25 de mayo fueron evacuadas de Dunquerque las primeras tropas aliadas. También ese día el Sqn 54 escoltaba a una Escuadrilla de Swordfish perteneciente al Arma Aérea Naval, que realizaba un ataque contra tropas alemanas entre las Gravelinas y Calais. Los biplanos ejecutaron el ataque sin contratiempos y pusieron rumbo de regreso. Una vez a salvo, los *Spitfires* se vieron libres para dirigirse al sur en busca de acción. Pronto la encontraron, como recordaba más tarde el Plt Off Gray:

"De repente, nos encontramos en medio de una manada de 109. Abrí fuego sobre uno de ellos, pero lo suspendí al notar que salía humo por detrás de las alas de mi avión. Aquello me sorprendió, pensé que alguien me estaba disparando. Me volví, pero allí no había nadie; lo que había visto salir era humo de cordita, procedente de mis propias armas. Miré hacia atrás al *Messerschmitt* y vi al Sgt John Norwell (que posteriormente llegaría a ser un As) sobre la cola del aparato y al piloto alemán saltando en paracaídas."

Norwell y Gray se anotaron al 50 % la destrucción del *Messerschmitt*. Gray perdió mucho tiempo observando el descenso de su víctima, el piloto alemán, error que estuvo a punto de costarle la vida.

"De repente se produjo un estruendo infernal, como si alguien moviera una barra metálica sobre una superficie de hierro ondulado. La palanca de mando salió despedida de mi mano y fue a parar al rincón izquierdo de la cabina, el avión entró en barrena. Inmediatamente agarré la palanca de mando y la devolví a su posición; el *Spitfire* respondió al momento y co-

***Spitfires* del Sqn 66 reunidos para repostar rápidamente en Duxford a primeros de 1940. Cuando los aeródromos del Mando de Caza se encontraban bajo amenaza de ataque los aviones se dispersaban y se abastecían individualmente para no constituir objetivo rentable.**



***Spitfires* del Sqn 611 "West Lancashire" en Digby en febrero de 1940, durante un Día de Puertas Abiertas del Mando de Caza. Obsérvese a todos los periodistas y fotógrafos con sombrero Trilby y abrigo detrás del Mark I situado en primer plano, y a la patrulla de tres aparatos en vuelo para "atacar" la base de cazas de Lincolnshire. Los carrillos situados junto al avión llevaban baterías de acumuladores para arrancar el motor. (vía Scutts)**



menzó a ascender. Miré tras de mí pero no vi a nadie; el piloto alemán no cometió el mismo error de observar mi descenso. Seleccioné + 4,5 kg (empuje de emergencia) y continué la ascensión. El anemómetro indicaba 386 km/h y yo pensé: ¡Esto es maravilloso de verdad! (La velocidad normal de ascensión rápida de un *Spitfire* era de unos 306 km/h). Pero poco después, mientras continuaba la ascensión, el *Spitfire* comenzó a vibrar y parecía que iba a entrar en pérdida. No lo podía comprender, el anemómetro todavía indicaba 386 km/h. Tiré de la palanca de mando pero la lectura seguía siendo 386 km/h... Entonces comprendí lo que había sucedido. Un disparo había segado la cabeza del tubo de Pitot y la aguja había descendido a la posición de 386 km/h debido a la acción de la gravedad...

"Nivelé el avión y consideré la situación. Un proyectil de cañón había atravesado el alerón izquierdo y fue lo que arrancó de mi mano la palanca de mando y provocó la violenta caída en espiral que me permitió deshacerme del *Messerschmitt*. No tenía ni anemómetro, ni presión de aire, ni hidráulica, lo que significaba que no tenía flaps ni frenos y no podía desplegar el tren de aterrizaje mediante el sistema hidráulico principal. Cerca de Hornchurch desplegué el tren de aterrizaje usando el sistema de emergencia de dióxido de carbono y vi cómo se abría bajo las alas el compartimento del tren de aterrizaje y se encendían dos luces verdes que indicaban que las ruedas estaban bajadas y aseguradas.

La prensa nacional fue visitante asidua de las bases de cazas del Reino Unido los primeros meses de la guerra. Esta foto corresponde a un simulacro de entrada en acción del Sqn 611, y se realizó durante el vuelo sobre la base de Drem, en las proximidades de Edimburgo, el 8 de abril de 1940, último día de la "Guerra Extraña". Esta pareja de *Spitfires* del Sqn "West Lancashire" se encontraba en el lugar adecuado en el momento que se tomó esta fotografía ese día, ya que la unidad tuvo su base en Digby durante mucho tiempo en la primavera de 1940. (vía Aeroplane)



Tripulación de tierra trabajando en el *Spitfire* K9962 del Sqn 602 de Drem a primeros de marzo de 1940. Este aparato lleva la bandera del león rojo y la cruz de San Andrés (emblema oficial de la unidad) sobre una cruz gamada, bajo la cabina. Las dos cruces gamadas tachadas (forma de representar los aviones derribados) denotan el empleo eficaz del *Spitfire* en las primeras escaramuzas sobre la Ría de Forth durante el otoño y el invierno de 1939. Su piloto, el Sqn Ldr A.D. Farquhar, acreditó 2 derribos compartidos de He 111 y 1 derribo compartido de un Ju 88 entre el 16 de octubre de 1939 y el 22 de febrero de 1940, además de 1 bombardero Heinkel dañado en común. Primer jefe del Sqn 602 en tiempo de guerra, fue ascendido a Teniente Coronel y destinado como jefe de la base de Martlesham Heath, al poco tiempo de tomarse esta fotografía. El 3 de septiembre de 1940 se entregó el K9962 al Sqn 222, siendo abatido al día siguiente sobre Kent por los Bf 109, resultando muerto su piloto, Sgt J.W. Ramshaw. (vía Aeroplane)

"El aterrizaje fue muy difícil. Con los flaps arriba, entraba en aproximación a una altitud distinta de la habitual y, por supuesto, no tenía ni idea de mi velocidad. ¡El anemómetro todavía indicaba 386 km/h! La primera vez entré demasiado rápido. El Comandante de la base de Hornchurch, Wg Cdr "Daddy" Bouchier, que observaba mi actuación, gritó: ¡Ese joven tonto de mierda. Va demasiado rápido. No lo conseguirá nunca! Tenía razón. Cuando estaba a punto de tomar tierra, me di cuenta de que no podía lograrlo y volví a despegar. La segunda vez entré a considerable distancia del campo de aterrizaje y reduje la velocidad del avión casi hasta la de pérdida. Esta vez aterricé y al tocar tierra, el cable del timón se partió finalmente y la columna de control cayó sobre mi estómago.

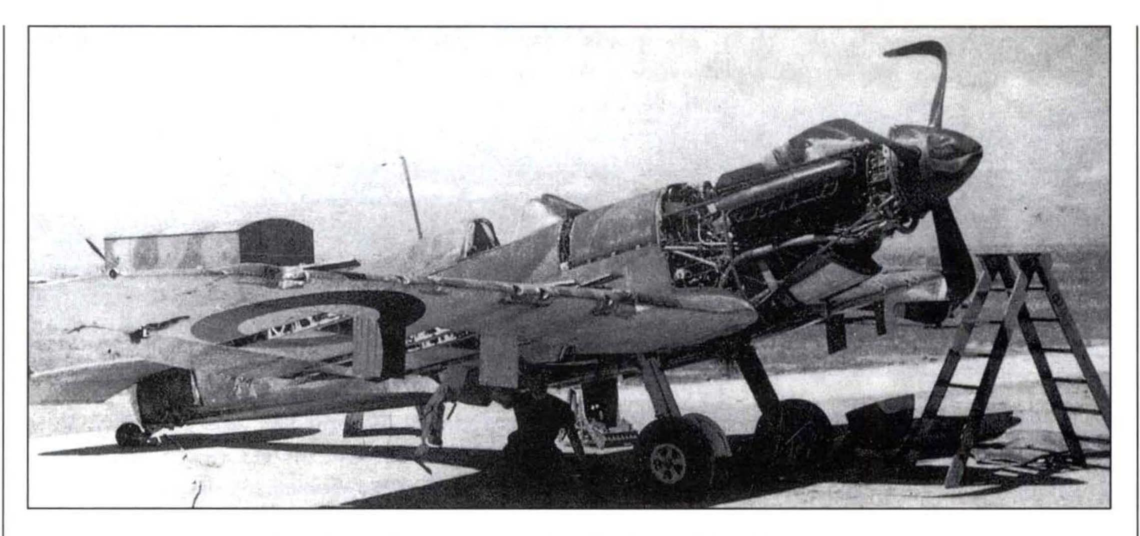
Al examinar posteriormente el *Spitfire*, se descubrió que un proyectil había penetrado en el registro de inspección de la parte trasera del fuselaje, explotando en el interior. Los trozos de metralla habían salido por el revestimiento, dejándolo como un rallador de queso. Las botellas de aire estaban inutilizadas y las baterías también. Había agujeros de proyectil en las partes superior e inferior del fuselaje y, por descontado, el impacto en el alerón. Por los agujeros de entrada y salida de los proyectiles se deducía que el *Messerschmitt* se había lanzado sobre mí de arriba abajo por la derecha, un claro ejemplo de fuego de deriva.

"Se colocó al *Spitfire* sobre caballetes, y se invitó a personal de la Vickers a que viera cuánto había sufrido el avión. Era el primer aparato que recibía una buena paliza y regresaba. Pronto habría muchos más."

Colin Gray se convertiría en uno de los pilotos de *Spitfire* de más éxito, y también sería el máximo as neozelandés de la guerra. A pesar de sus numerosas acciones, la más memorable fue aquella en la que su falta de experiencia estuvo a punto de poner un final prematuro a su carrera de piloto.

Flt Lt Wilfred Clouston, del Sqn 19, fotografiado junto al K9854 tras un aterrizaje forzoso durante un vuelo de instrucción en formación, cuando el avión que le seguía le alcanzó la cola. La hélice de este último le arrancó la mitad del timón de dirección y de los timones de profundidad. El K9854 se entregó inicialmente al Sqn 66, que compartía la base de Duxford con el 19, el último día del año 1938. Durante la primavera de 1939 el aparato estuvo dos meses de revisión en Farnborough, siendo devuelto a Duxford en mayo para prestar servicios en el Sqn 19. (Archivos del Sqn 19)





La primera utilización de *Spitfires* a gran escala tuvo lugar en mayo y primeros de junio de 1940 en las operaciones de protección de la evacuación de Dunquerque. En el transcurso de esas acciones el *Spitfire* demostró que era tan capaz de sufrir un castigo como de infligirlo. Este aparato, pilotado por el Plt Off Oswald Pigg, del Sqn 72, fue dañado seriamente por un Ju 87 sobre Dunquerque el 2 de junio; el piloto de la RAF había derribado un Stuka antes de ser abatido cuando atacaba a un segundo bombardero en picado. Aunque Pigg había perdido el control de los flaps, frenos y alerones, consiguió cruzar de regreso el Canal de la Mancha y realizar un aterrizaje de panza perfecto en su base de Gravesend.

Posteriormente el Sgt Pigg resultaría muerto pilotando el P9458, al ser abatido por los Bf 109 cuando realizaba una patrulla sobre Kent con el Sqn 72 a última hora de la mañana del 1 de septiembre de 1940.

A medida que aumentaban los combates aéreos, ambos bandos sufrieron pérdidas. La evacuación terminó durante las oscuras primeras horas de la mañana del 3 de junio de 1940. Para entonces, tres pilotos de *Spitfire*, los Flt Lt Alan Deere y Robert Stanford Tuck, de los Sqn 54 y 92 respectivamente, y el Flg Off, del Sqn 19, Gordon Sinclair, tenían cinco o más victorias acreditadas. Sin embargo, el Mando de Caza había sufrido pérdidas considerables durante la protección de la evacuación, perdiendo 72 Spitfires, casi un tercio de sus aparatos en el frente. Menos mal que esto ocurrió al final de la operación, pues Sir Hugh Dowding no tuvo más elección que aceptar esta alta tasa de bajas mientras continuó. No cabía pensar en dejar a las tropas de la Royal Navy ni a las aliadas a merced de la Luftwaffe.

Interludio Nocturno

Las especificaciones del Ministerio del Aire para el *Spitfire* requerían un "caza de día y noche" y la defensa aérea nocturna fue parte de su papel operativo el primer año de guerra. Y, ciertamente, cuando el *Spitfire* entró en acción por primera vez, parecía que iba a ser tremendamente eficaz en ese cometido.

El primer ataque a gran escala de la Luftwaffe contra objetivos tierra adentro en Gran Bretaña tuvo lugar la noche del 18 al 19 de junio de 1940. Unos 70 bombarderos del KG 4 se aprestaron a atacar los aeródromos de Leconfield y Mildenhall, los depósitos de combustible de Canvey Island y otros objetivos.

Los atacantes, creyendo que tenían poco que temer de los cazas nocturnos, sobrevolaron la costa a alturas que oscilaban entre 10.000 y 15.000 pies, en dirección hacia sus objetivos. Sin embargo, hacía una noche brillante de luna llena con cielo despejado, y los bombarderos pagaron su error. Aviones de caza *Blenheim* y *Hurricanes* despegaron para salir al encuentro de los intrusos, al igual que los Sqn de *Spitfires* 19 y 74. El Flt Lt "Sailor" Malan, del Sqn 74, avistó un He 111P del 4./KG 4 cerca de Felixstowe y lo abatió rápidamente continuando su patrulla y, pocos minutos más tarde, observó una gran actividad de los reflectores de las proximidades de Southend. Ascendió a 12.000 pies y se dirigió hacia la zona. Poco después los reflectores proyectaban un haz de

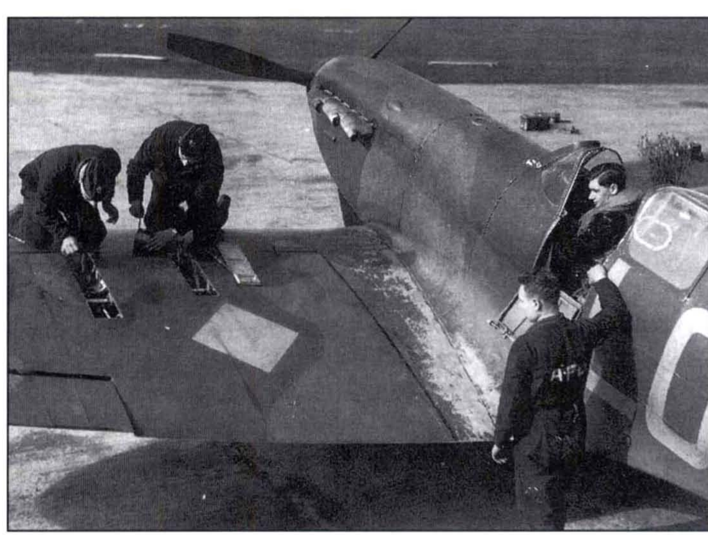


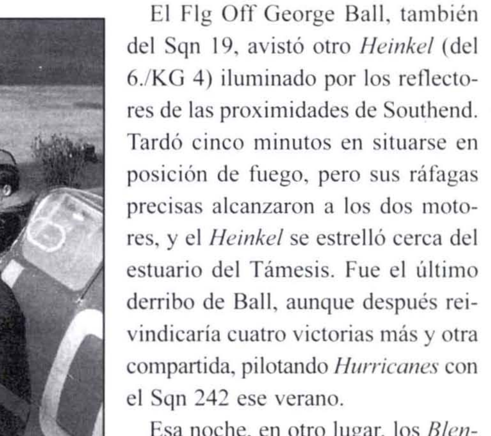
Durante las operaciones de protección de la retirada de Dunquerque, el Mando de Caza perdió 72 *Spitfires*. Este avión anónimo, asaltado por alemanes coleccionistas de recuerdos, había realizado un aterrizaje forzoso en una de las playas próximas a Dunquerque. (vía Willis)

La fotografía de este Mark I, pilotado por el Plt Off Alistair Grant, del Sqn 602, fue tomada en su base de Drem en abril de 1940. Las ocho ametralladoras y sus correspondientes alojamientos para la munición, estaban cubiertas por 22 paneles unidos por 150 pasadores. Se calculaba que un equipo eficaz de cuatro hombres podía armar un *Spitfire* en 30 minutos. El rombo dibujado en el ala era de pintura sensible al gas, aplicada para detectar gases venenosos. (vía Cameron)

luz sobre otro *Heinkel*. Malan inició el ataque y después informaría: "Disparé dos ráfagas de cinco segundos y vi cómo los proyectiles penetraban el avión enemigo, con una ligera deriva porque el piloto viró a a la izquierda. El avión enemigo despedía un humo espeso y observé un paracaídas que se abría muy cerca de allí..." Malan contempló la caída del aparato (del Stab./KG 4) y vio cómo se estrellaba cerca de Chelmsford.

Los *Spitfires* del Sqn 19 también tuvieron actividad, dirigiéndose al encuentro de la aviación enemiga situada cerca de Newmarket. El Flg Off John Petre avistó un *Heinkel* (también del 4./KG 4) y se disponía a atacarle cuando tuvo que retirarse repentinamente para evitar a un *Blenheim* que iba tras el mismo bombardero. Petre recuperó su posición sobre el intruso y abrió fuego, viendo cómo los proyectiles trazadores alcanzaban uno de los motores, que ardió inmediatamente. Sin embargo, en ese momento su avión resultó iluminado por un reflector, lo que permitió al piloto alemán efectuar un disparo preciso que incendió el depósito de gasolina del *Spitfire*. Petre saltó en paracaídas del avión en llamas y llegó a tierra con quemaduras graves en la cara y en las manos. Poco después, se estrellaban en tierra el *Blenheim* y el *Heinkel*.





El Flg Off George Ball, también del Sqn 19, avistó otro *Heinkel* (del 6./KG 4) iluminado por los reflectores de las proximidades de Southend. Tardó cinco minutos en situarse en posición de fuego, pero sus ráfagas precisas alcanzaron a los dos motores, y el *Heinkel* se estrelló cerca del estuario del Támesis. Fue el último derribo de Ball, aunque después reivindicaría cuatro victorias más y otra compartida, pilotando *Hurricanes* con el Sqn 242 ese verano.

Esa noche, en otro lugar, los *Blenheims* abatieron otro *Heinkel* y dañaron otro tan gravemente que se estrelló al aterrizar de emergencia cerca de

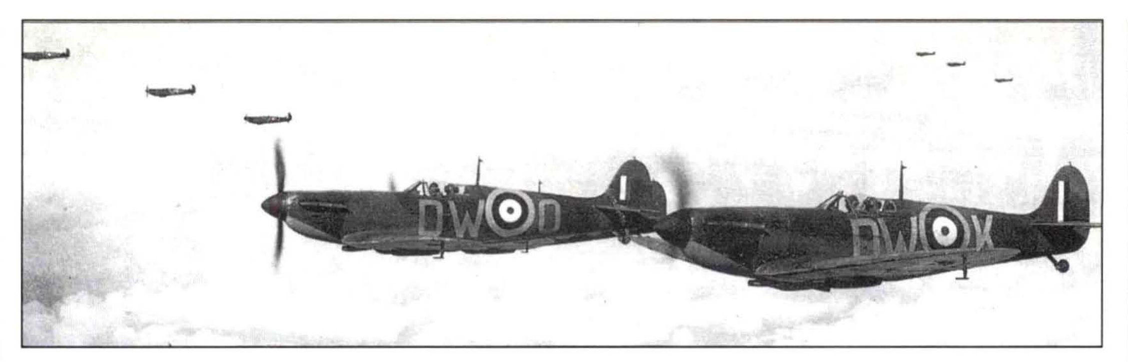


Durante los primeros meses de la guerra, los Escuadrones Auxiliares de Escocia entraron en acción más que las demás unidades del Mando de Caza, tanto en el Reino Unido como en Francia. Uno de esos Sqn era el 602, con base en Drem, mandado con tanto acierto por el antiguo agente de bolsa de Glasgow, Sqn Ldr Andrew Farquhar, que fue condecorado con una de las primeras DFC de la guerra el 1 de marzo de 1940. Los otros pilotos que llegaron a ser ases de esta fotografía oficial tomada a primeros de 1940 eran los Flg Off P.C. Webb (3 derribos, 3 derribos compartidos y 5 dañados) y A.A. McKellar (17 derribos, 3 derribos compartidos, 5 probables y 3 dañados, sólo 2 en común en *Spitfires*), el Flt Lt A.V.R. Johnstone (7 derribos, 2 derribos compartidos, 1 probable, 6 dañados y 1 dañado en común) y el Flt Lt R.F. Boyd (14 derribos, 7 derribos compartidos, 3 probables y 7 dañados).

Calais. En total, la acción le costó al KG 4 seis He 111 destruidos (confirmado por los registros alemanes), cuatro de ellos por *Spitfires*. Justo una semana más tarde, la noche del 26 al 27, los *Spitfires* realizaron con éxito otra misión. Un He 111P-2 del 3./KG 4 caía frente a los Plt Off del Sqn 616 R. Smith y R. Marples (que conseguiría el título de As con el Sqn 41), mientras el Flt Lt del Sqn 603 H. MacDonald (5 derribos, 3 derribos compartidos y 2 probablemente alcanzados) derribaba un He 111H-3 del 3./KG 26. Un segundo aparato de esa unidad sucumbió ante los Flg Off A. Johnstone (el primero de un total posterior de 7 derribos, 1 derribo compartido y 1 probablemente alcanzado) del Sqn 602, y J. Haig del Sqn 603, posiblemente con ayuda de las baterías antiaéreas.

Sin embargo, la Luftwaffe aprendió pronto la lección de los primeros ataques nocturnos a Inglaterra. A partir de entonces, la aviación alemana que actuó sobre las Islas Británicas de noche, voló a una altura entre 18.000 y 20.000 pies, prácticamente fuera del alcance de los reflectores de baja potencia, actuando casi en la impunidad, aunque le resultara más difícil localizar los objetivos y, por lo tanto, sus bombardeos fueran mucho menos precisos.

Durante las semanas siguientes, los *Spitfires* efectuaron numerosas salidas nocturnas en misiones de interceptación, pero nunca consiguieron tantos éxitos como los de la segunda mitad de junio. Con frecuencia los pilotos que salieron de noche en misión de interceptación, tuvieron que combatir contra los elementos y a veces ganaron éstos. El Flg Off Trevor "Wimpy" Wade (que más tarde se convertiría en As con 6 aviones derribados, 4 derribos compartidos y 6 probablemente alcanzados), del Sqn 92, escribió un relato de su patrulla la noche del 27 al 28 de julio, que ilustra perfectamente los problemas que afrontó:



"Al poco de situarse la patrulla sobre la zona de Swansea –señalada, dicho sea de paso, por un permanentemente invisible triángulo de luces en cada extremo– cubierta de nubes hasta unos 8.000 pies de altura y con neblina en tierra hasta los 1.000 pies de altura, desechamos cualquier idea de mantener el vuelo sobre esa zona.

Tras advertir al Jefe de Control que las condiciones empeoraban, me sentí con pleno derecho a cancelar la misión y repetir la petición de regreso a la base, denegada por el mando la primera vez que lo solicité. Podía haberme ahorrado tal pérdida de tiempo. La radio decidió hacer huelga, pues aunque yo podía escuchar con intensidad decreciente la preocupación constante que el controlador tenía por mi bienestar, él no escuchaba nada. Para mí, muy perdido y muy solo, era un estado de cosas muy precario. Tras volar alrededor de una hora por rutas encontradas y muy imprecisas, escuché una voz débil y frenética sugiriendo que me dirigiera al sur, pues parecía que ocurría algo al norte de la base. Pronto se hizo obvio que era otro desgraciado como yo.

"Para entonces, naturalmente yo había perdido la fe en las comunicaciones con tierra, y me había resignado a practicar vuelo nocturno un rato más, con la esperanza de sacarle provecho algún día en el futuro. El manejo cuidadoso del motor me permitió prolongar la agonía un total de tres horas y cuarto. Como no deseaba acelerar mi fin estrellándome al intentar aterrizar, me quedaba sólo una alternativa, que fue por la que me decidí. Sin embargo, antes de llevarla a cabo, intenté infructuosamente una última comunicación con el Jefe de Control.

"Que yo sepa, nadie escuchó mi 'Me lanzo en paracaídas. Corto.' También podía haber ocurrido lo contrario."

Mientras tanto, las unidades de la Luftwaffe completaban su despliegue en nuevas bases en Francia, Holanda y Bélgica, preparándose para la acometida inminente contra Gran Bretaña. Sin embargo, antes de describir el papel crucial del *Spitfire* en esa batalla, consideraremos algunas de las modificaciones efectuadas como resultado de su experiencia inicial en combate.

El Sqn 610 "County of Chester" de *Spitfires* Mark IA de patrulla desde Gravesend sobre el Canal de la Mancha a primeros de junio de 1940. La unidad intervino en muchas acciones sobre Francia cuando se trasladó desde Prestwick a Biggin Hill el 10 de mayo, reflejándose las lecciones aprendidas en combate en la formación más abierta que se aprecia en dos de las tres secciones que se ven en la foto.



"¡Gorros arriba, Ases!" Seis de los primeros ases del *Spitfire* saludan a S.M. el Rey Jorge VI tras ser condecorados el jueves 27 de junio de 1940 en Hornchurch, después de las operaciones de Dunquerque. De izquierda a derecha, Plt Off J.L. Allen (Sqn 54), Flt Lt R.R.S. Tuck (Sqn 92), Flt Lt A.C. Deere (Sqn 54), Flt Lt A.G. Malan (Sqn 74) y Sqn Ldr J.A. Leathart (Sqn 54). Todos sobrevivieron a la guerra, excepto "Johnny" Allen (7 derribos, 1 derribo compartido, y 5 sin confirmar) que resultó muerto el 24 de julio de 1940 cuando su *Spitfire* (R6812) fue alcanzado por un Bf 109 del StabIII./JG 26 y entró en pérdida, estrellándose finalmente cerca de Manston.

LA CASTA MEJORA

Desde su entrada en servicio en otoño de 1938, el *Spitfire* sufrió modificaciones continuas, encaminadas a aumentar su utilidad como avión de combate. En este capítulo estudiaremos los cambios más importantes y consideraremos su repercusión en la capacidad operativa del caza.

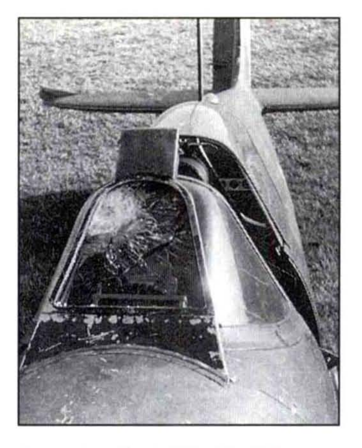
MEJORA DE LAS HÉLICES

Los *Spitfires* de la primera serie iban equipados con una hélice de madera de dos palas de paso fijo. Los aparatos a partir del 78 iban equipados con la hélice de metal De Havilland de tres palas y doble paso. Aunque la hélice nueva pesaba cuatro veces más que la de madera de dos palas (130 kg frente a 31 kg) la mejora en prestaciones fue sustancial. La distancia de despegue con viento en calma se redujo de 378 a 288 metros; la velocidad máxima a 20.000 pies aumentó de 581 a 588 km/h, y el techo operativo subió de 31.000 a 34.000 pies.

Poco después de la Batalla de Inglaterra se introdujo un nuevo tipo de hélice para los *Spitfires* de primera línea de combate, la hélice de tres palas con velocidad constante. Al trabajar conjuntamente con una unidad de velocidad constante fijada al motor, era posible el ajuste automático del paso de las palas para corregir las variaciones de velocidad y potencia del motor. De esta forma, la hélice funcionaba con la máxima eficacia con cualquier tipo de combinación de revoluciones por minuto, potencia y velocidad. Se dotó a los *Spitfires* Mark I y Mark II de dos tipos diferentes de hélices de velocidad constante, una fabricada por Rotol Company y la otra por De Havilland. Las hélices de velocidad constante eran todavía más pesadas que las del tipo de doble paso (187 kg frente a 131 kg), pero reducían la distancia de despegue con viento en calma a 202 m, mejoraban sensiblemente en ascensión y hacían el avión mucho más manejable en combate.

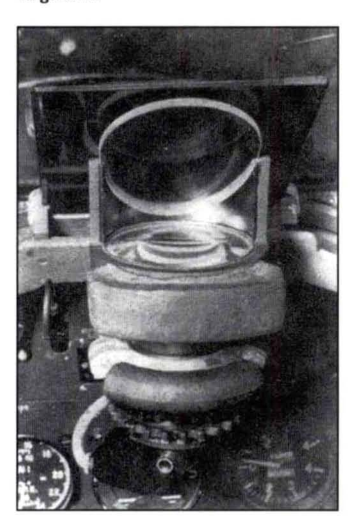
Primer plano de la cabina de un Mark I, mostrando algunas de las modificaciones introducidas antes de la Batalla de Inglaterra. El aparato dispone de cúpula de bóveda y panel arrojadizo a la izquierda, cuya finalidad era igualar la presión interior y exterior de la cabina, caso de tener que abrir la cúpula a gran velocidad. Este aparato está provisto del segundo tipo de espejo retrovisor cóncavo con que se dotó al *Spitfire* I, además de parabrisas de cristal endurecido. También se observa la gruesa plancha de aleación ligera sobre el depósito superior de combustible en la parte delantera de la cabina.





Comprobación del blindaje del parabrisas delantero. Este aparato (N3285) pilotado por el Plt Off "Bogle" Bodie (5 derribos, 5 derribos compartidos, 1 derribo sin confirmar, 8 probablemente dañados, 2 probablemente dañados en común, 3 dañados y 1 dañado en común) del Sqn 66, regresó a Gravesend con el parabrisas cuarteado pero entero tras los disparos recibidos de los Bf 109 en el combate sobre Tenterden el 5 de octubre de 1940. Al poco tiempo el *Spitfire* estaba reparado y, pilotado de nuevo por Bodie, fue dañado otra vez por un Bf 109 una semana más tarde sobre Maidstone. Tras posteriores reparaciones, el *Spitfire* prestó servicio en los Sqn 64 y 303 antes de ser relegado a tareas de instrucción de segunda línea en primavera de 1941.

Primer plano del aparato de puntería de 2 reflectores GM Barr y Stroud de dotación en los *Spitfires* y otros cazas británicos durante los comienzos de la guerra.



Blindaje

Los aparatos iniciales no llevaban blindaje para el piloto ni para las partes vulnerables del avión. Al inicio de la guerra se hizo patente el valor de tal protección, pero existían límites cuantitativos incompatibles con el peso. Para proteger al piloto de disparos frontales de ametralladora, se colocó delante del parabrisas una gruesa lámina de cristal endurecido. También se colocó una plancha de aleación ligera de 3 mm de grosor sobre el depósito superior de combustible, para desviar proyectiles de pequeño calibre que incidieran con poco ángulo. Más tarde, se colocó un forro de acero de 27 kg detrás del asiento del piloto para proteger la cabeza y espalda de disparos efectuados por la cola.

Gasolina de 100 Octanos

En la primavera de 1940 la RAF comenzó a emplear gasolina de 100 octanos con la aviación táctica, en lugar de la de 80 octanos usada con anterioridad. Hubo que modificar los motores para usar el nuevo combustible, que mejoró las prestaciones a niveles por debajo de la altura de máxima aceleración (16.500 pies para el *Spitfire* I). El alto octanaje permitió el aumento de la potencia máxima de 2,2 a 4,4 kg, sin riesgo de detonaciones que pudieran dañar el motor. El piloto podría seleccionar la potencia adicional durante un máximo de cinco minutos moviendo el mando de gases "a tope" hasta la posición más adelantada. La potencia de emergencia incrementaba la velocidad máxima en 40 km/h a nivel del mar y 55, a 10.000 pies. También incrementaba las posibilidades de ascenso entre el nivel del mar y la altura de máxima aceleración.

Equipo IFF

Otra adición importante fue la instalación del equipo IFF (Identificación Amigo o Enemigo), que aumentó el peso del avión en 15 kg. Las antenas aéreas tendidas entre los extremos del plano de cola y el fuselaje le restaban 3,2 km/h a la velocidad máxima del caza. Sin embargo, la falta de tal equipo fue la principal causa de la caótica "Batalla de Barking Creek". La posibilidad de identificar por radar a los aviones justificó la ligera disminución de prestaciones resultante.

Pedal de Timón con dos Travesaños

Poco antes de la Batalla de Inglaterra, se dotó a todos los *Spitfires* del frente, de pedales de timón provistos de dos travesaños, el superior unos 15 cm más alto que el inferior. En vuelo normal, el piloto se sentaba en posición erguida, con los pies en el travesaño inferior. Antes del combate, el piloto colocaba los pies en el travesaño superior, con la consiguiente elevación de pies y piernas, adoptando el cuerpo una postura más horizontal. De esa manera aumentaba el "umbral de visión en negro" por lo menos en 1 G, permitiéndole realizar virajes cerrados conservando íntegras sus facultades.

El Cañón Inicial del MK I

Aunque la ametralladora Browning de 7,7 mm era razonablemente eficaz contra aviones que carecían de blindaje y depósitos de com-

bustible autosellables, no era suficientemente potente contra los bombarderos dotados de esos ingenios. La solución obvia fue cambiarla por un arma de mayor calibre, y, tras examinar las disponibles, la RAF escogió el cañón francés de 20 mm Hispano Suizo Tipo 404. Este cañón poseía una velocidad inicial muy alta y su capacidad de penetración en blindaje era superior a la de sus competidores de calibre similar. Consecuentemente, se planeó fabricar el arma bajo licencia en el Reino Unido.

En julio de 1939 en Martlesham Heath se probó el prototipo del *Spitfire* provisto de cañón, dotado de dos cañones Hispano de fabricación francesa. Con toda su munición, el *Spitfire* modificado pesaba 3,7 kg menos que su homólogo de ocho ametralladoras. No obstante, la resistencia al aire de los tubos del cañón y las protuberancias de los tambores de munición reducían la velocidad máxima 4,8 km/h. En otros aspectos, el *Spitfire* con cañón se diferenciaba poco del normal.

Sin embargo, cuando comenzaron las pruebas de tiro, el cañón sufrió interrupciones frecuentes. En el caza francés Morane MS.406, donde el cañón iba instalado sobre el motor y disparaba por el buje de la hélice, había funcionado bien. Pero en esa instalación la masa del motor absorbía la fuerza de retroceso. En el *Spitfire* los cañones se encontraban a los lados en soportes menos rígidos de las alas, único lugar donde cabían. Si el caza británico alcanzaba 1 G en el momento de hacer fuego, la alimentación del arma era defectuosa y el arma se interrumpía. Si un cañón se encasquillaba, cuando el otro disparaba, la falta de compensación del retroceso hacía muy imprecisa la puntería. Durante la primavera y principios del verano de 1940, los ingenieros de la RAF introdujeron una serie de cambios para solventar tales interrupciones.

A principios de la primavera de 1940 el prototipo de *Spitfire* con cañón funcionaba lo suficientemente bien para comenzar su fabricación a pequeña escala. Bautizado como Mark IB, entró de servicio en el Sqn 19 en junio, pero pronto quedó claro que había sido prematura la introducción del cañón Hispano en la línea del frente. Cuando el escuadrón entró en acción en agosto de 1940, la fiabilidad del arma era muy baja. Durante el combate del día 16, sólo funcionaron correctamente los dos cañones de uno de los siete *Spitfires* que participaron. El día 19 no funcionó ninguno de tres, el 24 dos de ocho y el 31 tres de seis. Después de esos fracasos, el líder del Sqn, R. Pinkham se quejaba así a sus superiores:

"Considerando las acciones realizadas hasta ahora, se estima que si la unidad hubiera estado dotada de cazas con ocho ametralladoras, habría infligido al enemigo pérdidas mucho más graves. Hasta que se subsanen las interrupciones experimentadas, urge equipar a este escuadrón de *Spitfires* con ametralladoras Browning..."

El L1007, prototipo de *Spitfire* armado con cañón, comenzó los vuelos de prueba en Martlesham Heath en julio de 1939. Como se puede apreciar en esta fotografía oficial de la RAF, se retiraron todas las ametralladoras de este avión. Este caza singular tuvo una carrera variada; al poco de su fabricación, la Vickers lo convirtió en el primer *Spitfire* operativo armado con cañón, efectuando su primer vuelo como tal el 16 de junio de 1939. Luego recorrió varias unidades para comprobar su eficacia, Sqn 603, Unidad de Desarrollo de Combate Aéreo, y los Sqn 65 y 609, antes de entrar en acción con el Sqn 72 en Drem el 13 de enero de 1940. El Plt Off Proudman, junto a elementos de los Sqn 602 y 111, participó en el derribo de un He 111H-2 del 1(F)./122 al nordeste de Fifeness. A modo de mal presagio, sus cañones se interrumpieron después de haber efectuado 41 disparos durante esa acción. El L1007 fue dado de baja en mayo de 1940.

El ACM Dowding aceptó la sugerencia de Pinkham y a primeros de septiembre la unidad cambiaba sus cazas con cañón por *Spitfires* con ocho ametralladoras. El Mark IB armado de cañón Hispano ya no intervino más en la Batalla de Inglaterra.

Aumento de Peso

La velocidad máxima normalmente atribuida a un *Spitfire* I era 583 km/h a 18.500 pies, pero esas cifras se refieren al aparato K9787, de la primera fase de fabricación. Pesaba 2.170 kg y carecía de las modificaciones descritas en este capítulo. En el verano de 1940 el peso total de un *Spitfire* I equipado totalmente había aumentado a unos 2.294 kg, y su velocidad máxima se había reducido a unos 564 km/h. Sin embargo, era una máquina de combate mucho más potente que el avión original.

El Mark II Hace su Aparición

En junio de 1940 las grandes fábricas Nuffield de Castle Bromwich, en las proximidades de Birmingham, comenzaron la producción en serie del *Spitfire* Mark II. Exteriormente difería poco del Mark I de la fase final de fabricación. En realidad la única diferencia importante era el motor Merlin XII, ligeramente más potente, dotado de un arranque de cartucho Coffmann y de un sistema de refrigeración a presión a base de glicol. El Merlin XII desarrollaba 110 CV más que la versión del motor del *Spitfire* I, proporcionando a la nueva versión una punta de velocidad máxima y de potencia de ascenso superiores a las de un Mark I de similar equipamiento. Debe señalarse, no obstante, que la velocidad máxima del Mark II era ligeramente inferior a la de un Mark I de la primera fase de fabricación.

En agosto de 1940 llegaba el primer *Spitfire* II al Sqn 611 en Digby y durante los meses siguientes, los Sqn 19, 74 y 266 recibieron el nuevo modelo. A partir de entonces, el Mark II sustituyó al Mark I en varias unidades, concentrándose los escuadrones dotados de los primeros en el sureste de Inglaterra, donde los combates eran más duros.

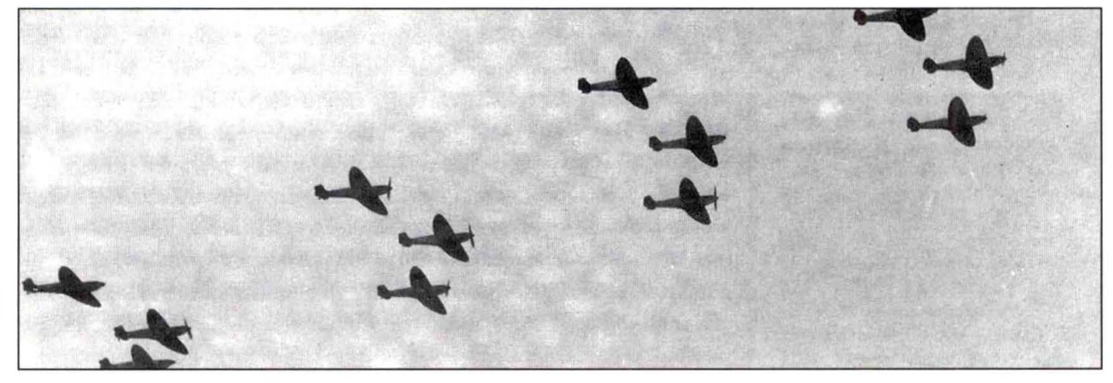


Producción en serie de fuselajes en la enorme fábrica Nuffield de Castle Bromwich, en las cercanías de Birmingham. Esta planta fabricó su primer aparato, el *Spitfire* Mark IIA P7280, en junio de 1940.

LA BATALLA DE INGLATERRA

La Batalla de Inglaterra se inició en julio de 1940, ganando rápidamente en intensidad durante las semanas siguientes. Incluso un relato superficial de esa acción épica requeriría un libro mucho más extenso que éste y, dado que ese tema se trata con la debida profundidad en otros trabajos, este relato se centra en la táctica del Mando de Caza, en su sistema de "gestión de la batalla" y en la participación de los *Spitfires* en la acción de la tarde del 15 de septiembre de 1940, día de la Batalla de Inglaterra.

Spitfires del Sqn 19, en la compacta "Formación de Combate" utilizada por el Mando de Caza hasta el principio de la Batalla de Inglaterra, con sus doce aviones divididos en cuatro patrullas de tres.





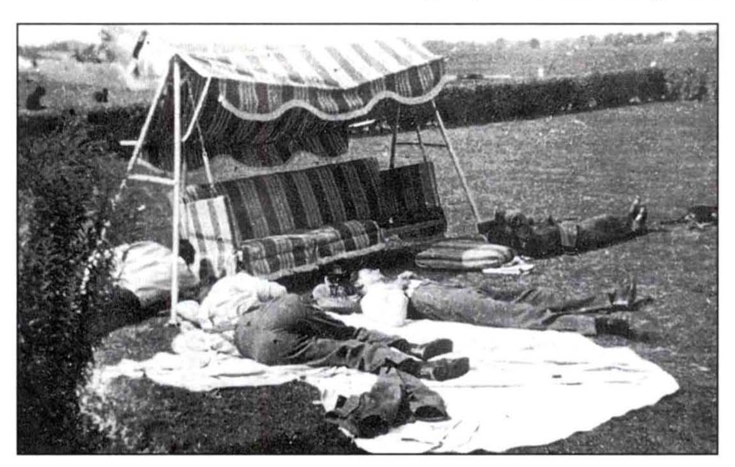
Ataque clásico de una patrulla de _Spitfires_ al principio de la guerra. Aunque el procedimiento de "hacer cola" era apropiado para atacar a una formación de bombarderos sin escolta, convertía a los _Spitfires_ en vulnerables a los ataques de los cazas de escolta. (vía Robertson)

Táctica de los Cazas de la RAF

Al comienzo de la guerra, la mayor parte de las fuerzas aéreas tenían muy poca idea de cómo se enfrentarían en combate los cazas a sus correspondientes enemigos, o incluso si se enfrentarían. Los nuevos cazas monoplanos de alta velocidad estaban concebidos principalmente para destruir a los bombarderos. Sus principales requisitos eran velocidad y potencia de ascenso, considerándose bastante menos importante su capacidad de maniobra.

Muchos expertos creían que el considerable aumento de las prestaciones de los aviones de caza desde la I Guerra Mundial significaba que ya no era posible un combate con maniobras a gran velocidad. El *Manual de Táctica Aérea de la RAF* (edición de 1938) decía:

"La maniobra a gran velocidad ya no es practicable en el combate aéreo, porque el efecto de la gravedad sobre el cuerpo humano en los cambios rápidos de dirección a alta velocidad provoca una pérdida temporal de consciencia, dificulta el fuego de deriva y la precisión del tiro."



Calma antes de la tempestad. Los pilotos del Sqn 65 descansan los "30 minutos permitidos" en Rochford en agosto de 1940. Conocido hoy como Southend Airport, este lugar fue uno de los distintos campos satélites de la base principal de la RAF en Hornchurch.

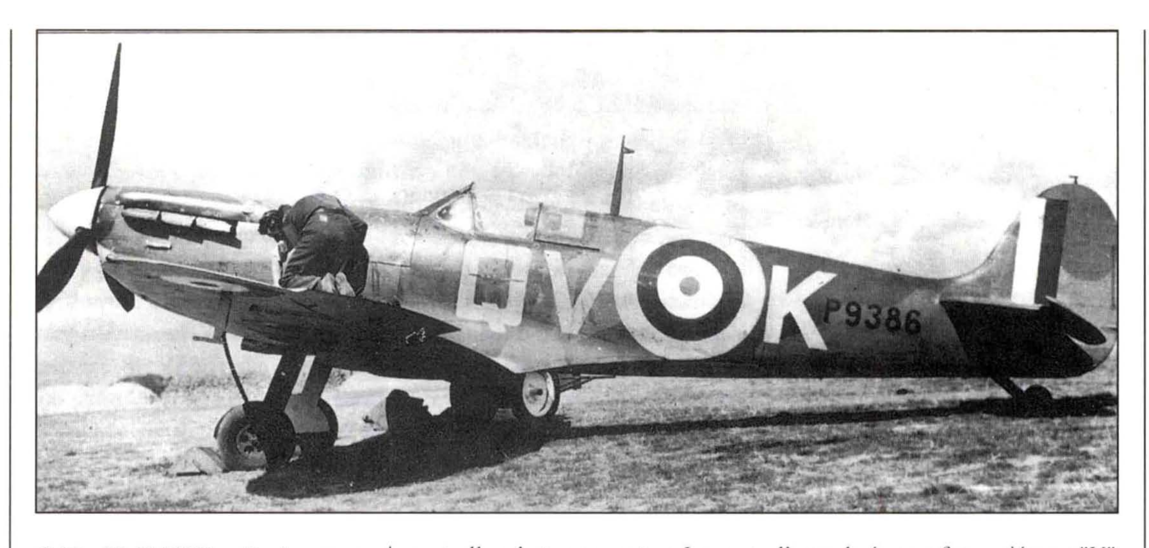
La guerra pondría pronto de manifiesto que el combate con maniobras a gran velocidad era en verdad un trabajo incómodo, fatigoso y normalmente duro. Aun así, algunos pilotos de caza lo veían como un obstáculo de menor cuantía, no como algo que limitara su eficacia.

Durante los primeros meses de guerra, la geografía fue el principal obstáculo que impidió al *Spitfire* enfrentarse en acción a los cazas enemigos. Todas las unidades de *Spitfires* tenían su base en Gran Bretaña, y los cazas de la Luftwaffe con base en Alemania no tenían la autonomía o la necesidad suficiente para aproximarse a las Islas Británicas. El Mando de Caza daba por sentado que los bombarderos enemigos que atacaran objetivos en Gran Bretaña no llevarían cazas de escolta. No se consideró la posibilidad de que Francia fuera derrotada y ocupada, y que Gran Bretaña continuara la lucha en solitario.



El Sqn Ldr Brian Lane (centro) mandó el Sqn 19 durante las postrimerías de la Batalla de Inglaterra, librando un encarnizado combate mano a mano con un Bf 109 cerca de Londres el 15 de septiembre. Acreditó 6 aviones enemigos desrribados, 1 derribo compartido, 1 probable y 1 dañado. (vía Mason)

Para que una unidad de caza derrotara a una formación de bombarderos enemigos sin escolta, era necesaria la concentración de la mayor potencia de fuego posible, lo que suponía situar una formación de cazas próxima a la retaguardia de los bombarderos, desde la cual las patrullas, de tres aparatos cada una, lanzarían una serie de ataques. Con este fin, el Mando de Caza adiestró a sus pilotos en el empleo de formaciones compactas de escuadrillas de 12 aviones, divididas en cuatro



Spitfire Mk IA P9386 en Fowlmere en septiembre de 1940. Este avión del Sqn 19 se distinguía de los otros de la misma época por el buje amarillo de la hélice, secuela al parecer de su paso por OTU. Fue el favorito de los pilotos de mayor graduación de la unidad, a saber el Sqn Ldr Lane y el Flt Lt Walter Lawson. El primero de ellos derribó con él un Bf 110 del Stab II./ZG 2 el 7 de septiembre y otros dos, cuatro días después. Entre esas fechas, Lawson abatió también un Bf 110. (vía Sarkar)

patrullas de tres aparatos. Las patrullas volarían en formación en "V" con el caza del líder en cabeza y los siguientes alineados por su cola a corta distancia. Se ensayaron varios de los ataques acordados hasta que se realizaron con precisión matemática.

Una vez en contacto con los bombarderos, el líder situaría sus cazas a corta distancia de la retaguardia enemiga y atacaría con su escuadrilla (y otra vez en palabras del *Manual de Táctica Aérea* de 1938):

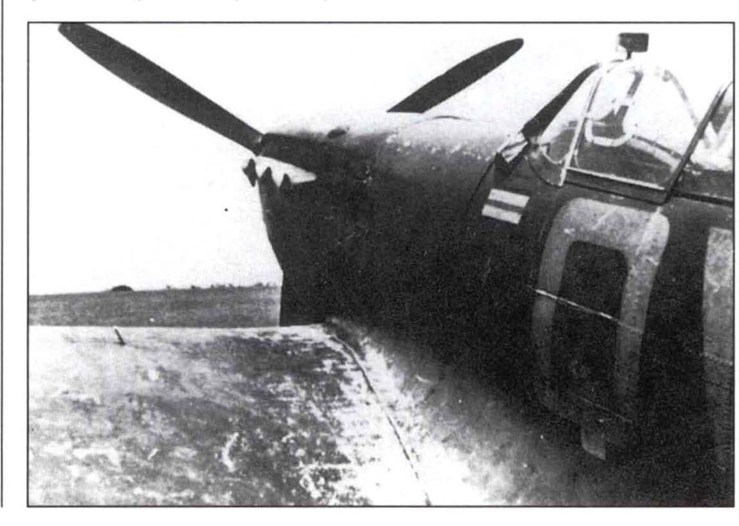
"... continuando el ataque hasta haber agotado la munición, derribado al avión enemigo, o ser derribado o inutilizado su avión."

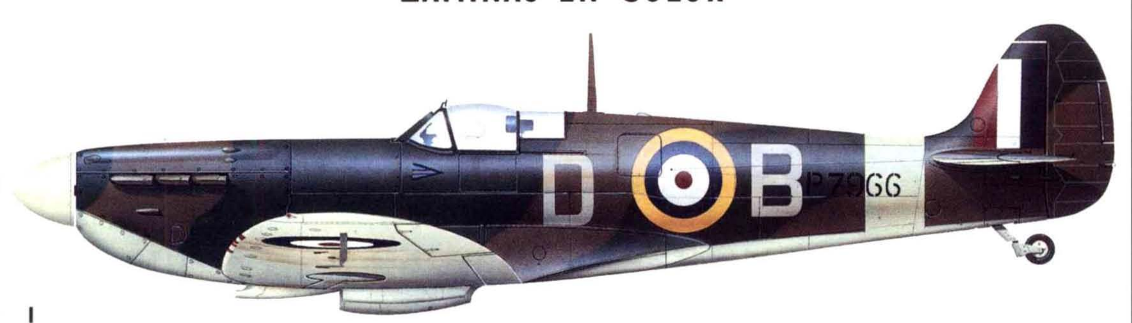
Las otras tres patrullas irían sucesivamente detrás de la del líder, atacando cuando la precedente le dejara el camino libre.

Antes de la II Guerra Mundial la Luftwaffe tenía un punto de vista muy diferente respecto a la posibilidad de combates caza contra caza. Durante la Guerra Civil española, sus tropas habían aprendido que era muy posible que se produjeran combates con maniobras entre cazas modernos en un conflicto de envergadura. A tal efecto, los pilotos de caza alemanes empleaban un sistema nuevo de táctica flexible, basado en la pareja de aviones o *Rotte*. En vuelo de crucero, los dos aparatos volaban a unos 180 m uno del otro, casi en línea con el jefe, que iba ligeramente adelantado, vigilando cada piloto la parte interior de la formación para cubrir los ángulos muertos trasero e inferior del avión de su compañero. En combate, su misión principal era cubrir la cola del jefe para evitar un ataque enemigo por sorpresa, lo que permitía al líder dedicar toda su atención a atacar al enemigo. Dos *Rotten* en apoyo mutuo componían una *Schwarm* de cuatro cazas.

De repente, a primeros del verano de 1940, El Mando de Caza se enfrentó a una situación totalmente nueva. En el norte de Francia, la

Sistema especial de retrovisores, con espejos adicionales a ambos lados de la base del parabrisas, instalados en el *Spitfire* personal de Brian Lane. Más de un mando superior desaprobó su instalación y, de cualquier modo, su efectividad era dudosa, por lo que pronto se suprimieron. (vía Sarkar)





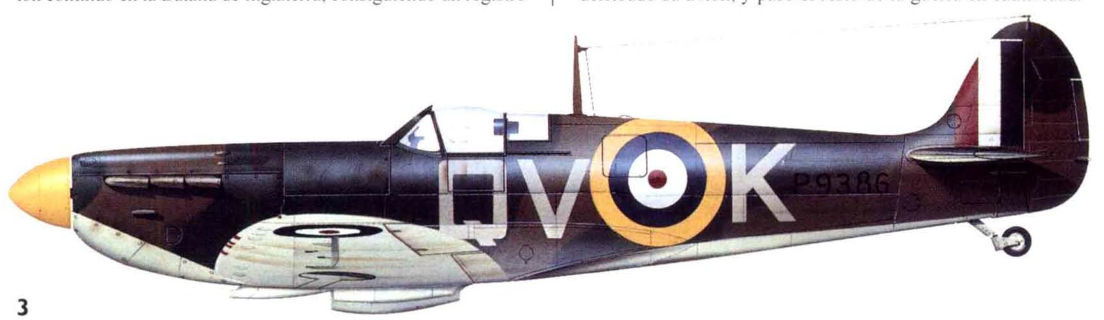
1
Mk IIA P7966/D-B del Wg Cdr Douglas Bader, Jefe del Ala de Tangmere, marzo de 1941

Este aparato, uno de los primeros que llevó las iniciales del Jefe de Ala en el fuselaje, era también un *Spitfire* de demostración, y llevaba la leyenda *Manxman* bajo la cabina, en el costado derecho. Cuando Bader fue hecho prisionero en agosto de 1941, su palmarés comprendía 20 derribos, 4 derribos compartidos, 6 probables, 1 probable en común y 11 dañados. Este aparato, asignado inicialmente al Sqn 616 (unidad del Ala de Bader) sirvió posteriormente en los Sqn 412 y 154. Después pasó algún tiempo en las OTU. 61 y 52 en 1942, antes de estrellarse en octubre prestando servicio en la unidad citada en último lugar.



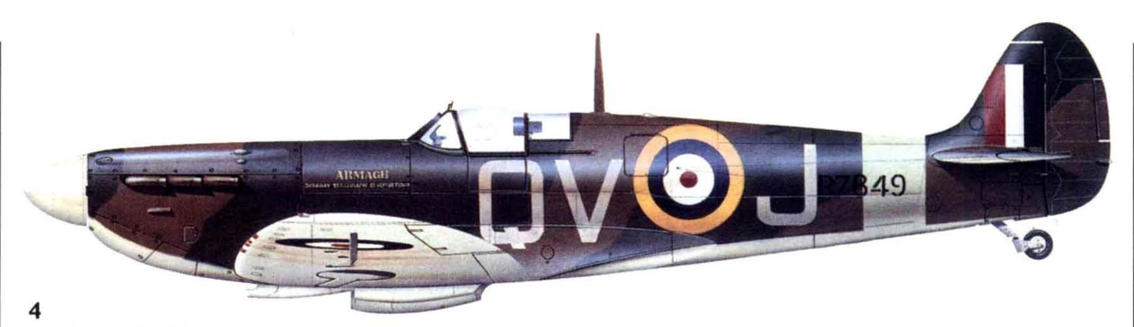
2
Mk I K9854/QV-W del Flt Lt Wilfred Clouston, Sqn 19, Duxford, octubre de 1.939

El K9854 sufrió daños tras chocar en el aire y estrellarse durante el posterior aterrizaje forzoso, en octubre de 1939. Tras el accidente fue desmontado para aprovechar sus componentes. Clouston continuó en la Batalla de Inglaterra, consiguiendo un registro de 9 derribos, 3 derribos compartidos, 1 probable, 1 probable en común y 1 dañado en común. En 1941 fue destinado a Singapur al mando de un Sqn de cazas, pero fue hecho prisionero al caer derribado su avión, y pasó el resto de la guerra en cautividad.



3
Mk I P9386/QV-K del Sqn Ldr Brian Lane, Jefe del Sqn 19, Fowlmere, septiembre de 1940

El 7 de septiembre, pilotando este aparato, Lane derribó un Bf 110 del Stab II./ZG 2 en las cercanías de North Weald. También lo utilizó el As del Sqn 19, Flt Lt Walter Lawson, para derribar un Bf 110 dos días después y un He 111 el 11 de Septiembre. Tras un breve período en el Sqn 152, el *Spitfire* fue asignado a la OTU 58 en 1941, continuando en misiones de segunda línea hasta que fue dado de baja en mayo de 1944, cuando prestaba servicio en la OTU 57. Como muestra la lámina, el P9386 se distinguía de otros *Spitfires* de la época de la Batalla de Inglaterra por el buje amarillo no reglamentario de la hélice, presunta secuela de su breve estancia en OTU.



4

Mk IIA P7849/QV-J Armagh, del Flt Lt Walter Lawson, Sqn 19, Fowlmere, junio de 1941

El 27 de junio, Lawson empleó este aparato para acreditar un Bf 109E derribado y reivindicar otro *Emil* probablemente derribado en las proximidades de St. Omer (primeras victorias del Sqn 19 en siete meses). Posteriormente este *Spitfire* fue transformado en Mk V y, en noviembre de 1942, fue asignado a las Fuerzas Aéreas Estadounidenses. Durante sus 16 meses con el Sqn 19, Walter "Farmer" Lawson reivindicó 6 derribos, 1 derribo compartido, 3 probables y 1 dañado. Nombrado jefe de la unidad tras la marcha de Lane, Lawson fue dado por desaparecido en acción durante una salida a Rotterdam el 28 de agosto.



5

Mk IIA P7666/EB-Z CUERPO DE OBSERVADORES, del Sqn Ldr Donald Finlay, Jefe del Sqn 41, Hornchurch, noviembre de 1904

El 23 de noviembre, pilotando este aparato, Finlay acreditó el derribo de un Bf 109E en las cercanías de Tonbridge y derribó un segundo *Emil* en la misma zona cuatro días después con el mismo avión. Don Finlay acabó la guerra con 4 derribos, 2 derribos compartidos, 3 dañados y 1 dañado en común, todos ellos con *Spitfires*. Posteriormente el P7666 sirvió en el Sqn 54 , siendo derribado por un Bf 109 cuando lo pilotaba el As Plt Off Jack Stokoe (7 derribos, 1 derribo compartido, 2 probables, 1 probable en común y 4 dañados) el 20 de abril de 1941; antes de caer víctima del avión del JG 51, acababa de derribar un Bf 110.



6

Mk I P9389/KL-A, del Sqn Ldr James Leathart, Jefe del Sqn 54, Hornchurch, mayo de 1940

"Prof" Leathart pilotaba este aparato el 21 de mayo cuando se enfrentó a un He 111 cerca de Dunquerque durante uno de los primeros combates de los *Spitfires* sobre el norte de Francia y acreditó su probable derribo. Durante el verano de 1940 Leathart mandó el Sqn 54, y al término de la guerra, su palmarés incluía 7 derribos, 1 derribo compartido, 3 derribos sin confirmar, 1 derribo sin confirmar compartido, 2 probables y 3 dañados, consiguiendo todas sus victorias menos una pilotando *Spitfires* Mk I. El P9389 fue derribado por un Bf 109 durante la tarde del 24 de agosto de 1940. Su piloto, el neozelandés Plt Off C. Stewart saltó en paracaídas a 20.000 pies y llegó a tierra felizmente en el estuario del Támesis.



7

Mk I 9554/K-SH, del Plt Off James O'Meara, Sqn 64, Kenley, agosto de 1940

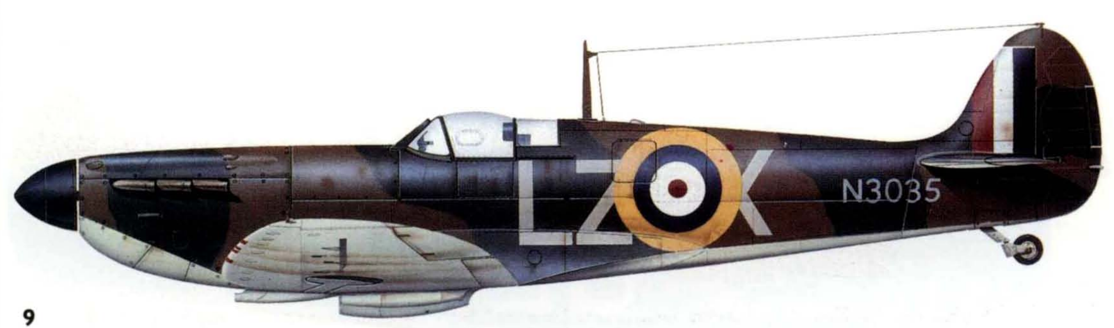
Entre el 12 y el 15 de agosto, con este aparato, O'Meara acreditó 3 derribos (2 Bf 109E y 1 Ju 88) y 3 (He 111) dañados. Finalizó la guerra con 11 derribos, 2 derribos compartidos, 1 derribo sin confirmar, 4 probables, 11 dañados y 1 dañado en común. El 16 de agosto lo pilotaba el Jefe del Sqn 64, Sqn Ldr Donald MacDonnell (9 derribos, 1 derribo compartido, 3 derribos sin confirmar, 1 probable y 7 dañados) que reivindicó 1 Bf 109 destruido, otro probable y otro dañado; 1 He derribado en común y otro dañado en combate sobre Kent. De regreso a Hawkinge, tras agotar la munición, MacDonnell fue alcanzado por un Bf 109, viéndose obligado a abandonar el P9554 y a lanzarse en paracaídas.



8

Mk I K9906/FZ-L, del Flt Lt Robert Stanford Tuck, Sqn 65, Hornchurch, agosto de 1939

Este aparato serviría posteriormente en el Sqn 64 durante la Batalla de Inglaterra antes de ser dedicado a tareas de segunda línea en la OTU 7. Fue uno de los Mk I transformados en PR III para realizar reconocimientos fotográficos y entregado a la Unidad de Reconocimiento Fotográfico Nº 1 de la base de la RAF en Benson. Tuck fue el primer As del *Spitfire*, consiguiendo sus cuarta y quinta victorias en Dunquerque el 24 de mayo de 1940.



9

Mk Y N3035/LZ-X, del Plt Off Hubert Allen, Sqn 66, Hornchurch, septiembre de 1940

"Dizzy" Allen (5 derribos, 3 derribos compartidos, 2 probables, 1 probablemente derribado en común, 3 dañados y 1 dañado en común) pilotó este aparato en numerosas ocasiones durante el verano de 1940. El *Spitfire* se entregó a su unidad en Duxford en septiembre de 1939. El 29 de septiembre, pilotado por el Sgt Peter Willcocks, sufrió serios daños durante un enfrentamiento sobre Kent, y su reparación duró diez meses. Irónicamente, este último piloto perdió la vida al chocar su *Spitfire* con otro aparato similar pilotado por el Plt Off Allen durante una patrulla sobre Kent el 28 de noviembre de 1940.



10

Mk IIA P7308/XR-D, del Plt Off William Dunn, Sqn 71 "Eagle", North Weald, agosto de 1941

El 27 de agosto, pilotando este aparato (parte de una fuerza de 100 *Spitfires* de escolta a 9 *Blenheims* que atacaban las acerías de Lille) Dunn reivindicó 2 Bf derribados (de los 30 que componían la unidad atacante) convirtiéndose en el primer piloto del Sqn "Eagle" en alcanzar 5 victorias –3 con *Hurricanes*– y por lo tanto en el primer As norteamericano de la guerra. Durante el mismo combate su avión fue alcanzado, perdiendo el extremo del ala derecha y el timón, y Dunn sufrió heridas en la pierna y en el pie derechos. Tras permanecer varios meses hospitalizado, se incorporó a la FG 406 de P-47D de las Fuerzas Aéreas Estadounidenses, aumentando su registro a 9 derribos, 3 derribos sin confirmar, 1 probable y 1 probable compartido. Antes de su entrega a los norteamericanos en agosto de 1941, el P7308 sirvió en los Sqn 74, 54 y 308. Fue transformado en Mark VA durante su reparación, sirviendo posteriormente en los Sqn 133, 421, 164 y 602, antes de finalizar sus días en la OTU 61 en julio de 1943.



11

Mk I K9953/ZP-A, del Flt Lt Adolf Malan, Sqn 74, Hornchurch, mayo/junio de 1940

El 27 de mayo, pilotando este aparato, Malan reivindicó un Bf 109E derribado, 2 Do 17 dañados y 1 bombardero Dornier derribado en común sin confirmar en las proximidades de Calais. El último aparato fue destruido en común con el Plt Off P.C.F. Stevenson (2 derribos compartidos, 6 derribos sin confirmar y 5 dañados). También con el K9953, Malan participó en la memorable acción de la noche del 18 al 19 de junio, descrita en el Capítulo I, en que derribó 2 He 111 del KG 4. Tras la Batalla de Inglaterra el avión pasó a la OTU 7 y posteriormente a la OTU 57, donde se destrozó a consecuencia de una colisión el 7 de octubre de 1943.



12

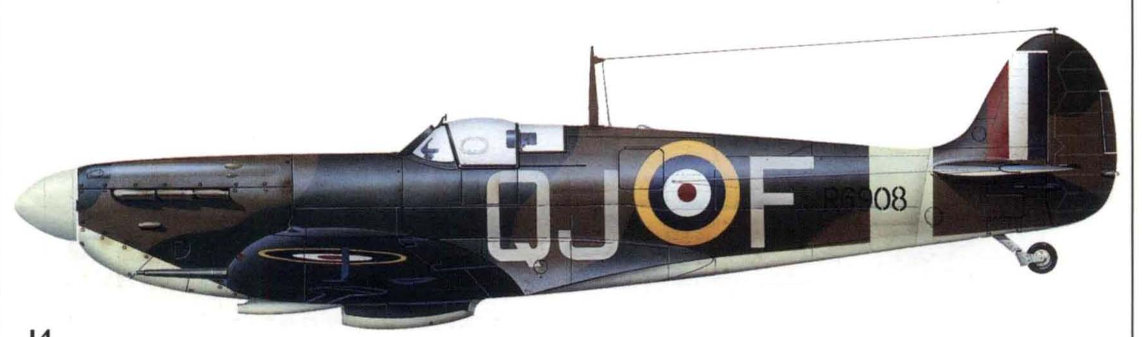
Mk IIA P8194/DL-*M Gold Coast I*, del Sgt Donald McKay, Sqn 91, Hawkinge, abril de 1941

Pilotando *Spitfires* I y II, el As McKay acreditó 6 derribos y 3 dañados (su registro total sería de 14 derribos y 4 dañados). Este avión donado prestó servicio posteriormente en los Sqn 234, 66 y 152. Tras pasar algún tiempo en la OTU 57, en 1943 se empleó para probar una hélice de retropropulsión para disminuir la distancia de aterrizaje. Fue dado de baja en marzo de 1944.



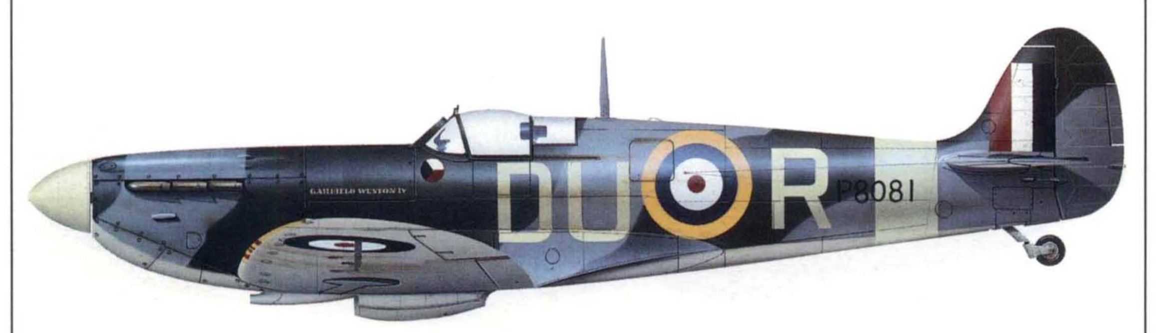
13
MK I N3249/QJ-P, del Sgt Ralph Havercroft, Sqn 92, Pembrey, agosto de 1940

Este aparato, uno de los primeros *Spitfires* entregados al Sqn 92 a últimos de diciembre de 1939 para sustituir a los *Blenheims* IF, sufrió daños al efectuar un aterrizaje nocturno en Bibury el 31 de agosto. Una vez reparado se entregó al Sqn 602 a primeros de noviembre, permaneciendo en esa unidad hasta su pérdida en Escocia el 14 de febrero de 1941. El palmarés final de "Titch" Havercroft fue 3 derribos, 1 derribo compartido, 2 derribos sin confirmar, 1 probable, 1 probablemente dañado en común y 3 dañados.



14
Mk IB R6908/QJ-F, del Flt Lt Brian Kingcome, Sqn 92, Biggin Hill, noviembre de 1940

Este avión, uno de los primeros *Spitfires* con armamento mixto de cañones y ametralladoras, se convirtió posteriormente en el Mk V estándar. Tras sufrir daños en una acción a baja altitud sobre el Canal de la Mancha en una de las primeras acciones contra Bf 109F (del Stab./JG 53) el 9 de mayo de 1941, el R6908 se estrelló al aterrizar con su piloto herido, Plt Off Maitland-Thompson, de regreso a Biggin Hill, y fue dado de baja. El palmarés de guerra de Brian Kingcome comprendía 8 derribos, 3 derribos compartidos, 1 derribo compartido sin confirmar, 5 probables y 13 dañados.



15
Mk II P8081/DU-R *GARFIELD WESTON* IV, del Flt Lt Adolphe Vybiral, Sqn 312 "Checo", Ayr, noviembre de 1941

Adolphe Vybiral huyó de Checoslovaquia y se alistó en las Fuerzas Aéreas Francesas, acreditando durante la Batalla de Francia 7 victorias pilotando cazas Curtis Hawk 75. Posteriormente huyó a Inglaterra y se alistó en el Sqn 312, que mandaría más adelante. Antes de ser entregado a los checos, el P8081 sirvió en los Sqn 222 y 452.



16

Mk I L1004/LO-Q, del Sqn Ldr Alexandr "Sandy" Johnstone, Jefe del Sqn 602, Drem, junio de 1940

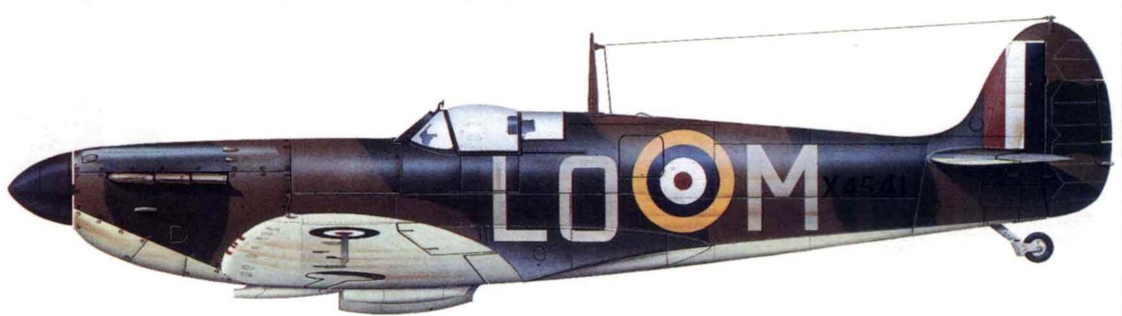
Pilotando este avión, Johnstone derribó un He 111H-3 del 3./KG 26 en las proximidades de Dunbar la noche del 25 al 26 de octubre. Cinco días después, con el mismo avión, acreditó el derribo de un Ju 88 del I./KG 51, compartida con el Flg Off P. Webb (3 derribos, 3 derribos compartidos y 5 dañados). El 3 de julio, con el mismo avión Johnstone consiguió dañar a un Do 17. Su registro final sería 7 derribos, 2 derribos compartidos, 1 probable, 6 dañados y 1 dañado en común. Después de un año en el frente, el L1004 pasó algún tiempo en la OTU 58 antes de ser transformado en Mk V a mediados de 1941. Posteriormente sería el segundo prototipo de PR Mk XIII hasta que se convirtió en prototipo del Seafire Mk III a primeros de 1944.



17

Mk I L1019/LO-G, del Sgt Basil Whall, Sqn 602, Westhampnett, agosto de 1940

El 18 de agosto, pilotando este aparato, Whall derribó 2 Hu 87B-1 de las unidades II y III del StG 77 que atacaron el aeródromo de Ford. Mientras atacaba al segundo Stuka, el L1019 fue alcanzado en el motor por los disparos realizados por las armas traseras del bombardero, por lo que Whall se vio obligado a realizar un amaraje forzoso sobre las aguas poco profundas de Bognor Regis. Basil Whall murió de las heridas recibidas al intentar aterrizar el aparato X4160 dañado en el combate contra un Ju 88 sobre las aguas de Beachy Head el 7 de octubre de 1940. Su registro era en ese momento de 7 derribos, 2 derribos compartidos, 1 probable y 1 probable en común.



18

Mk I X4541/LO-M, del Sgt Cyril Babbage, Sqn 602, Westhampnett, octubre de 1940

El 12 de octubre, pilotando este avión, Babbage compartió la destrucción de 1 Ju 88A del II./LG 1 con el Flg Off J.S. Hart, sobre las aguas de Beachy Head. Sin embargo, ambos *Spitfires* fueron alcanzados por el fuego enemigo, y el X4541 capotó cuando Babbage realizó el posterior aterrizaje de emergencia en un campo de Sussex. Aunque el avión fue dado de baja, el piloto resultó ileso. El palmarés de guerra de Babbage ascendía a 7 derribos, 1 derribo compartido, 2 probables, 1 probablemente derribado en común y 2 dañados.



19

Mk I L1067/LO-M, del Sqn Ldr George Denholm, Jefe del Sqn 603, Aberdeen/Dyce, marzo de 1940

Con este *Spitfire* Denholm entró en acción repetidas veces entre marzo y agosto de 1940, dañando un Do 17 el 17 de marzo, seguido del derribo sin confirmar de un He 111 el 26 de junio, el derribo compartido de otro He 111 (un Ju 88, en realidad) el 3 de julio y el probable derribo de un Bf 109E el 28 de agosto. Dos días después tuvo que saltar del L1067 tras un combate con los Bf 110C del II./ZG 76 sobre Deal, pero volvió a la acción al día siguiente. El palmarés final de Denholm incluía 3 derribos, 3 derribos compartidos, 1 derribo sin confirmar, 3 probables, 1 probable compartido y 6 dañados.



20

Mk I X4277/XT-M, del Flg Off Richard Hillary, Sqn 603, Hornchurch

El australiano Hillary alcanzó el éxito con este aparato el 31 de agosto cuando abatió un Bf 109 sobre Dungeness. Tras separarse de su propia unidad, se introdujo sin darse cuenta en una formación de *Emils* creyendo que eran *Hurricanes*. Tras derribar el caza alemán logró retirarse sin ser detectado. Hillary acreditó otros 3 *Emils* derribados y reivindicó otro probablemente derribado y otro dañado pilotando el X4277, antes de ser derribado en aguas próximas a Margate el 3 de septiembre por el Hauptmann (Capitán) Bode, del II./JG 26. Hillary, con quemaduras graves, consiguió saltar del caza en llamas, siendo rescatado por los botes salvavidas de Margate. Durante sus largos meses de permanencia en el hospital, recuperándose de las graves quemaduras de su cara, escribió *The Last Enemy*, descripción de su instrucción, experiencia de combate y posterior recuperación, que a partir de su publicación se convirtió en un clásico del período de la Batalla de Inglaterra. Su registro alcanzó 5 derribos, 2 probables y 1 dañado, todos ellos durante la Batalla de Inglaterra. Hillary resultó muerto al estrellarse en un Blenheim el 8 de enero de 1943.



21

Mk I N3288/XT-H, del Plt Off George Gilroy, Sqn 603, Biggin Hill, agosto de 1940

Gilroy participó también con éxito en la acción del Sqn 603 el agitado día 31 de agosto con este aparato con el que reivindicó el derribo de un Bf 109. Dos días antes había abatido un *Emil* sobre Kent. Al término de la guerra el registro de Gilroy ascendía a 14 derribos, 10 derribos compartidos, 2 probables en común, 5 dañados, 4 dañados en común, y 3 destruidos en común en tierra. El N3288 continuó en servicio en los Sqn 609, 65, 145 y 123 antes de ser retirado a la OTU 58 en noviembre de 1941. En 1943 se convirtió en avión de instrucción, siendo finalmente dado de baja en mayo de 1945.



22

Mk I X4250/XT-X, del Sgt Jack Stokoe, Sqn 603, Biggin Hill, agosto de 1940

Con este aparato Stokoe reivindicó el derribo de un Bf 109 cuando realizaba una patrulla vespertina sobre el estuario del Támesis el 31 de agosto, además de abatir el E-4 Werk-Nr 1503 del 3./JG 3, pilotado por el Oberleutnant (Teniente) W. Binder, y se le concedió un segundo *Emil* probablemente derribado.

Este *Spitfire* fue dado de baja después que el Plt Off sudafricano P. Desterré (5 derribos y 2 probables) realizara un aterrizaje forzoso en la playa de Folkstone el 27 de septiembre, tras invertir el avión para intentar ayudar a su compañero de Sqn, el Plt Off "Pip" Cardell, que había saltado de su dañado *Spitfire* sobre la costa y falleció al no abrirse el paracaídas.



23

Mk I P9322/PR-L, del Plt Off David Crook, Sqn 609, Middle Wallop, julio de 1940

En la tarde del 9 de julio, con este avión, Crook derribó un Ju 87B del I./StG 77 y dañó otro en aguas próximas a la Base Naval de Portland, consiguiendo sus primeras victorias aéreas. El 13 de julio, con el mismo caza, acreditó un Do 17 dañado en común. El palmarés final de Crook se elevaba a 5 derribos, 2 derribos compartidos, 2 probables y 1 probable en común. El 6 de agosto en las proximidades de la Isla de Wight, un Bf 110 del V./LG 1 alcanzó el P9322, pilotado por el Plt Off M.J. Appleby. Tras sufrir numerosas reparaciones, el aparato se entregó a la OTU 61. El 15 de septiembre de 1942 el veterano caza fue dado de baja al desintegrarse en vuelo cerca de Cardiff.



24

Mk I R6690/PR-Q, del Flg Off John Dundas, Sqn 609, Middle Wallop, agosto de 1940

El 13 de agosto por la tarde, con este aparato, el As del Sqn 609 John Dundas derribó un Ju 78R y dañó un segundo (ambos del II./StG 2) sobre Lyme Bay, aunque el tirador del segundo Stuka alcanzó el sistema de glicol del R6690, y Dundas tuvo que realizar un aterrizaje sin motor en Warmwell. Tras un corto período de inactividad, el Mk II fue declarado de nuevo apto para el servicio el mismo mes, pero el 15 de septiembre, poco después de mediodía, fue derribado a 20.000 pies de altitud mientras atacaba una formación de Do 17 sobre Kenley. Su piloto, Plt Off G.N. Gaunt, falleció en el accidente.



25

Mk IIA P8098/PR-Z *ENFIELD SPITFIRE*, del Flt Lt John Curchin, Sqn 609, Biggin Hill, mayo de 1940

Aunque esta aeronave de demostración era el avión personal del As australiano de la Batalla de Inglaterra John Curchin (8 derribos, 4 derribos compartidos, 1 derribo compartido sin confirmar, 1 probable y 1 dañado) éste pilotaba el P8262 –ver lámina siguiente– el 8 de mayo de 1941, en que reivindicó sus únicas victorias (1,5 Bf 109F del I./JG 3 destruidos) pilotando Mk II. El P8098 intervino en esa fecha, pero pilotado por el Sgt R. Boyd. El 21 de mayo el P8098 resultó seriamente dañado al aterrizar de emergencia cerca de Manston, a resultas de un combate, siendo objeto de reparaciones de importancia hasta que finalmente se entregó al Sqn 130 en agosto. En esa unidad terminó sus días cuando, todavía prestando servicios en el frente, se estrelló contra una cabaña mientras realizaba un servicio a baja cota sobre el aeródromo de Peranporth en octubre de 1941.



26

Mk IIA P8264/PR-H, del Flg Off John Bisdee, Sqn 609, Biggin Hill, mayo de 1941

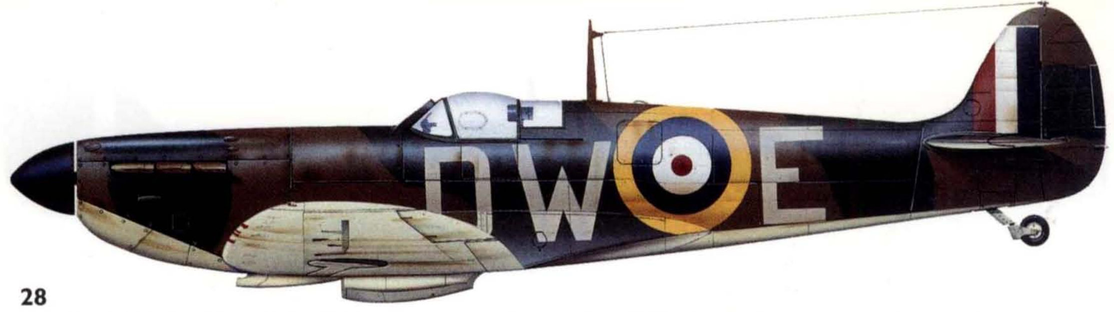
Este aparato, decorado con la *fleur de lys* familiar bajo la cabina, lo utilizó John "The Bishop" Bisdee (8 derribos, 2 derribos compartidos, 4 probables, 3 dañados y 1 dañado en común) el 21 de mayo durante la Operación 10, reivindicando el derribo compartido de un Bf 109. Ese día el Sqn 609, unidad del Ala de Biggin Hill, tenía la misión de cubrir la retirada de una formación de *Blenheims* que había bombardeado una refinería de petróleo de Bethune. Como ya se ha indicado, John Curchin también tuvo éxito con este avión, aunque el caza fue dañado por el fuego enemigo en esta acción. Posteriormente este aparato sirvió en los Sqn 452 y 131, después en OTU y otras unidades de segunda línea, incluyendo la Escuela Imperial Central de Vuelo, hasta que fue dado de baja en diciembre de 1944.



27

Mk I R6806/DW-N, del Flt Lt John Ellis, Sqn 610, Biggin Hill, julio de 1940

El piloto de más éxito del Sqn 610 en 1940, John Ellis (13 derribos, 1 derribo compartido, 1 probable y 2 dañados) consiguió el título de As con este avión el 25 de julio cuando, en dos salidas consecutivas, reivindicó el derribo de 3 Bf 109E del III./JG 52 frente a la costa de Dover. El R6806 intervino con frecuencia en las acciones iniciales de la Batalla de Inglaterra, siendo dañado en combate contra los Bf 109 el 12 de agosto y posteriormente dado de baja en combate el 2 de septiembre.



28

Mk I P9433/DW-E, del Plt Off Constantine Pegge, Sqn 610, Biggin Hill, agosto de 1940

El 12 de agosto con este avión, Pegge (8 derribos, 1 probable y 3 dañados) destruyó 2 Bf 109E en la zona de Hawkinge/Dover y durante esta salida su jefe Collins acreditó un *Emil* derribado y otro probable. Doce días después Pegge con el P9433 reivindicó otro Bf 109E como probablemente derribado al norte de Gravesend. Este avión sirvió anteriormente en el Sqn 92 y después de la Batalla de Inglaterra se revisó y entregó al Sqn 131 en septiembre de 1941. Sustituido poco después por un Mk V, el P9433 pasó sus últimos años en una serie de OTU y otras unidades de segunda línea hasta que finalmente fue dado de baja en octubre de 1944.



29

Mk I X4253/N-FY, del Sgt Wilfred Duncan-Smith, Sqn 611, Rochford, diciembre de 1940

Wilfred Duncan-Smith, 17 derribos (y numerosas reivindicaciones de aviones probablemente derribados y dañados) con distintos modelos de *Spitfires* durante su larga y brillante carrera en el frente, entró en acción por primera vez el 29 de diciembre con este aparato, acreditando el derribo probable compartido de un Do 17Z del II./KG 3 cerca de Burnham on Crouch. Veterano de la Batalla de Inglaterra, en servicio en los Sqn 266 y 41, el X4253 fue utilizado posteriormente en diversas unidades de segunda línea con fines de instrucción.



30

Mk IIA P7531/L-Z-I, del Flt Lt Charles Green, Sqn 421, Hawkinge, noviembre de 1940

Charles Green (11 derribos, 3 probables, 1 probable en común y 1 dañado) mandó este Sqn singular, cuya misión era localizar formaciones enemigas invasoras e informar de su composición y altitud. Heredó las letras LZ del Sqn 66, del que se formó, pero con un guión de separación entre ambas letras. Green acreditó 1 avión enemigo derribado y 2 probables mientras sirvió en el Sqn 421, aunque se desconoce la identidad de los *Spitfires* con los que lo logró. Anteriormente el P7531 se había utilizado en pruebas de vuelo en picado de la RAE en Farnborough, y a continuación en los Sqn 91 y 421 cuando ésta aumentó su plantilla a la de escuadrón al completo en enero de 1941. Posteriormente el *Spitfire* fue derribado frente a Ostende por el Unteroffizier (Suboficial) Amhausend del I./JG 2, durante una salida de reconocimiento marítimo de baja cota el 24 de abril, salvándose el piloto, Plt Off Peall, al saltar en paracaídas.



1

Plt Off David M. Crook, del Sqn 609, en Middle Wallop a primeros de septiembre de 1940. A finales del verano de 1940 el tiempo fue especialmente templado, y muchos pilotos del Grupo X usaron una combinación de pantalones del uniforme de campaña, camisa azul pálido (casi blanco) y corbata negra. Crook prefirió llevar zapatos con refuerzo de acero en la punta antes que las típicas botas de vuelo Modelo 1936. Su chaleco salvavidas es del Modelo 1932, de frontal amarillo para facilitar su localización a las unidades de Rescate Aéreo por Mar en su búsqueda de pilotos derribados en el Canal de la Mancha.



2

Sqn Ldr Donald O. Finlay, Jefe del Sqn 41, en Hornchurch en noviembre de 1940. Lleva un uniforme ligero de una sola pieza, relativamente raro, de antes de la guerra (fabricado de tela cruzada de algodón), chaleco salvavidas reglamentario Modelo 1932, jersey de cuello alto y botas reglamentarias de vuelo Modelo 1936.





3

Sqn Ldr John A. Kent (12 derribos, 3 probables y 2 dañados), Jefe del Sqn 92, en Biggin Hill en noviembre de 1940. Con el invierno en ciernes, muchos pilotos comenzaron a utilizar durante sus vuelos las cazadoras del uniforme de vuelo Modelo Irvin de 1938. Se modificó el casco tipo B de Kent para permitirle el uso de las gafas Mk IV representadas aquí, que se distribuyeron en 1940. Sus guantes parecen de procedencia particular, pero sus botas son las reglamentarias Modelo 1936.

4

Plt Off Desmond G. Williams, del Sqn 92, en Northolt en mayo de 1940, con el botón superior del uniforme de campaña desabrochado, siguiendo la moda de los auténticos pilotos de caza. A falta de chaleco salvavidas, se aprecia claramente el correaje del paracaídas de asiento. Las botas son del Modelo 1936, siendo desconocida la procedencia de sus guantes. Williams resultó muerto el 10 de octubre de 1940 al colisionar con el As Flg Off J.F. Drummond (7 derribos) también del Sqn 92, que también resultó muerto, mientras atacaba a un Do 17.



El Flg Off Leonard Haines, del Sqn 19, que a finales de 1940 había acreditado 8 derribos, 4 derribos compartidos y 2 probables. Resultó muerto en 1941.

Esta fotografía de 1940 incluye a los siguientes Ases: Flt Lt E. Ryder, primera fila, segundo por la izquierda; Sqn Ldr D. Finlay en el centro de la primera fila; inmediatamente detrás de él, figura el Plt Off J. Mackenzie; y a la izquierda de Mackenzie, el Flg Off T. Lovell. (vía Franks)

poderosa aviación de caza de la Luftwaffe comenzó el traslado a campos de aterrizaje desde los que tenía posibilidad de sobrevolar el sureste de Inglaterra, a partir de cuyo momento las formaciones de bombarderos con escolta constituyeron más la regla que la excepción. Los cazas de la RAF no podían evitar el choque con sus homólogos alemanes si intentaban interceptar a los bombarderos.

La eficacia de una formación para el combate caza contra caza depende de tres factores importantes:

Primero, la habilidad de la formación para maniobrar manteniendo la cohesión; segundo, la habilidad de los pilotos para cubrir los ángulos muertos de los otros y evitarles un ataque por sorpresa; y tercero, la posibilidad de que cada avión de la formación reciba apoyo de los demás si es atacado. La formación táctica empleada por la Luftwaffe era superior en los tres factores a la formación compacta empleada por la RAF. La *Schwarm* podía virar igual que un solo avión, mientras la capacidad de viraje de la formación de la RAF estaba limitada por la necesidad de pivotar sobre el avión situado más al interior del giro. En vuelo de crucero, todos los pilotos de la *Schwarm* se dedicaban a localizar al enemigo, estando cada hombre bien situado para observar los ángulos muertos de detrás y debajo de los aviones de sus camaradas. En la compacta formación de la RAF sólo el jefe intentaba localizar al enemigo, concentrándose los demás pilotos en mantener su puesto en formación, quedando poco cubierta la zona inferior de retaguardia de la formación, que los cazas enemigos podrían aprovechar y aprovechaban. Si una *Rotte* o una *Schwarm* resultaban atacadas, efectuando un giro rápido conseguían una posición que suponía una amenaza para el atacante. Si un avión de la escuadrilla de retaguardia de una formación



El Plt Off William "John Willie" Hopkin participó en la Batalla de Inglaterra primero con el Sqn 54 y después con el 602. Acreditó en total 4 derribos, 1 derribo compartido, 1 probable y 1 dañado.

El Sqn Ldr Don MacDonnell, jefe del Sqn 64 durante la Batalla de Inglaterra, había acreditado 9 derribos y 1 derribo compartido, 3 victorias sin confirmar, 1 probable y 7 dañados hasta que el 13 de marzo de 1941 durante la operación Circus su avión, el Mark IIA P7555, fue derribado por el Major Werner Mölders del JG 51 y él hecho prisionero de guerra. MacDonnell había usado ese mismo *Spitfire* anteriormente, reivindicado con él su última victoria (un Bf 109) en las proximidades de Dungeness el 29 de noviembre de 1940.



de la RAF era atacado, la acción terminaba normalmente antes que otro piloto pudiera acudir en su ayuda.

En Francia y durante el período inmediatamente anterior a la Batalla de Inglaterra, las unidades de caza de la RAF fueron derrotadas con frecuencia por efectivos alemanes inferiores. Una vez descubierta esta vulnerabilidad no había tiempo para una revisión a fondo de la táctica, con la Batalla de Inglaterra a punto de comenzar. El Plt Off Bob Oxspring pilotó *Spitfires* con el Sqn 66 en esa batalla y acreditó 8 aviones enemigos destruidos, 1 destruido en común y 3 dañados. Lo relató así a este autor:

"Sabíamos que nuestra táctica tenía muchos errores, pero no había tiempo de modificar todo lo que habíamos practicado. No teníamos tiempo para hacer experimentos cuando entrábamos en combate tres o cuatro veces al día. Aún más, nos llegaban pilotos de refresco directamente de las escuelas de vuelo, entrenados apenas en el manejo del antiguo modelo de formación. Sencillamente, no hubieran podido adaptarse a algo tan radicalmente distinto."

Como recurso, la formación compacta se hizo más abierta, permitiendo que los pilotos buscaran al enemigo en vez de concentrarse en mantener su puesto en formación. Asimismo, una escuadrilla o un par de aviones volaba siguiendo una ruta serpenteante unos 1.000 pies por encima y a cola de la formación para evitar un ataque por sorpresa por retaguardia. Estas medidas mejoraron en alto grado la posibilidad de búsqueda y de apoyo mutuo de la formación, aunque no su capacidad para virar con rapidez sin perder cohesión.

GESTIÓN DE LA BATALLA

Aunque el tipo de formación táctica empleado por el Mando de Caza de la RAF era inferior al empleado por la Luftwaffe, eso era sólo un aspecto de la táctica del combate aéreo. Otro aspecto, posiblemente de mayor importancia, era la técnica llamada de "Gestión de la Batalla" y en ésta la RAF era muy superior. Cuando un *Gruppe* (escuadrón) alemán se dirigía hacia la costa de Inglaterra para cumplir una misión, sus pilotos sólo sabían lo que les habían dicho en el briefing y lo que veían ellos y otras unidades y se comunicaba por radio. Los *Gruppen* no podían comunicar entre ellos, careciendo así de una respuesta coordinada a una acción inesperada de los defensores.

En la RAF era completamente diferente. Gracias al sistema de control de los cazas desde tierra establecido por Dowding, el jefe de los defensores podía graduar la respuesta a la amenaza enemiga, a medida que se desarrollaba. Igualmente podía concentrar y empeñar sus fuerzas donde y cuando quería.

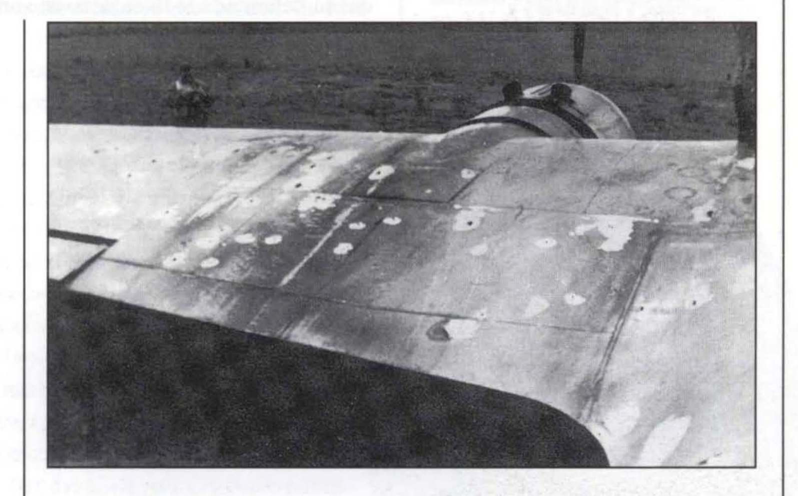
Para ver el funcionamiento del sistema de mando de los escuadrones de la RAF en combate, veremos cómo funcionó el 15 de septiembre de 1940, día de la Batalla de Inglaterra. El combate se libró en la zona del Group XI, cuyo jefe, el AVM Keith Park dirigió la defensa desde su sala subterránea de operaciones de Uxbridge, al oeste de Londres.

Algunas publicaciones afirman que el Group XI entró en acción por escuadrillas individuales, a diferencia del Group XII, que lo hizo en formaciones de mayor entidad. El modelo de salidas realizadas esa tar-



El *Spitfire* I N3072, del Sqn 611, disparando sus ocho ametralladoras sobre el blanco en Digby. Con casi toda seguridad fue una demostración preparada para la prensa, porque tal prueba no formaba parte del procedimiento normal de comprobación del armamento del *Spitfire*. Este aparato en particular se había entregado en Hornchurch inicialmente al Sqn 54 en noviembre de 1939, siendo enviado al norte, al Sqn 611, al mes siguiente. Sirvió con el Sqn auxiliar hasta que relegado a servicios OTU a final de agosto de 1940, que fue sustituido en la línea del frente por un Mark IIA recién salido de fábrica. (vía Scutts)





Comprobación de la ineficacia relativa de la ametralladora de 7,7 mm contra los bombarderos enemigos. Este Do 17Z del *Kampfgeschwader* 76 que realizó un aterrizaje forzoso en Francia, muestra más de 200 impactos, lo que indica que al menos dos cazas británicos consumieron la mayor parte de su munición disparando al bombardero a corta distancia. En la fotografía original son visibles unos 50 impactos. (vía Rehm)

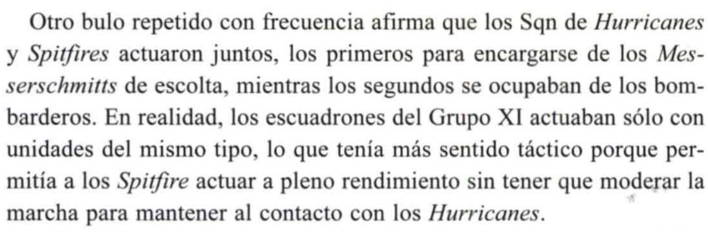
de por el Grupo XI evidencia un panorama más complejo. Los Sqn de *Hurricanes* entraron en acción constituyendo diez parejas y con cuatro aviones actuando individualmente, en tanto que tres de las unidades de *Spitfires* lo hacían constituyendo una sola unidad, dos actuaban por parejas y dos actuaban individualmente.



El Plt Off Harbourne Stephen intervino con el Sqn 74 en Dunquerque y en la Batalla de Inglaterra. A mediados de diciembre de 1940 su palmarés ascendía a 9 derribos, 7 derribos compartidos, 3 probables y 6 dañados. (vía Franks)

El Flt Lt John Mungo-Park fue otro piloto victorioso del Sqn 74 durante 1940. Hasta el 30 de noviembre acreditó 9 derribos, 2 derribos compartidos, 5 probables y 4 dañados. En junio de 1941 añadió otras dos victorias a su palmarés, resultando muerto en acción el 27 de ese mes. (vía Franks)





Otro bulo repetido con frecuencia afirma que los Sqn de *Hurricanes* y *Spitfires* actuaron juntos, los primeros para encargarse de los *Messerschmitts* de escolta, mientras los segundos se ocupaban de los bombarderos. En realidad, los escuadrones del Grupo XI actuaban sólo con unidades del mismo tipo, lo que tenía más sentido táctico porque permitía a los *Spitfire* actuar a pleno rendimiento sin tener que moderar la marcha para mantener al contacto con los *Hurricanes*.

El Bf 109E era el tipo de caza alemán más efectivo, pero una misión a la zona de Londres lo colocaba al límite de su radio de acción eficaz. La esencia de la táctica consiste en explotar las vulnerabilidades del enemigo. Park conocía el talón de Aquiles del caza alemán y buscó la forma de aprovecharlo. Todo lo que pudiera hacer para obligar a los Bf 109 a consumir rápidamente el combustible sería una ventaja para sus pilotos.

Cuando los primeros aviones alemanes estuvieron al alcance de los radares costeros británicos, fueron situados en las mesas trazadoras de las diferentes salas de control del Mando de Caza. En Uxbridge, la primera reacción del Jefe de Control fue ordenar que despegara un *Spitfire* desde Hawkinge, cerca de Folkestone, aeródromo avanzado del Mando de Caza. El As Flg Off Alan Wright (11 aviones derribados, 3 victorias compartidas, 2 "probablemente dañados" y 5 victorias probables) del Sqn 92, se situó a gran altura sobre el Estrecho de Dover para informar de la naturaleza y composición de las fuerzas alemanas que se aproximaban.

Hacia las 14:00 horas, cuando la formación de bombarderos alemanes dejaba la costa de Francia, Park comenzó a dispersar sus unidades para hacer frente a la amenaza. Ordenó que dos Sqn de *Spitfires* (222 y 603) patrullaran sobre Hornchurch a 20.000 pies, mientras enviaba seis unidades de *Hurricanes* para que patrullaran por parejas a altitud media sobre Chelmsford, Kenley y Hornchurch, respectivamente. Cuando quedó delimitada la línea de avance de los invasores, los cazas se dirigieron a interceptarlos.

Entre las 14:05 y las 14:15 horas despegaron cuatro Sqn más de *Spitfires*. Dos (41 y 92) se dirigieron a patrullar sobre Hornchurch a 20.000 pies mientras se enviaba a los dos restantes (66 y 72) a cubrir Biggin Hill a esa misma altitud. Dos pares de escuadrones de *Hurricanes* patrullaban sobre Northolt y Kenley respectivamente, y se enviaron unidades aisladas a patrullar sobre Maidstone y el área del puerto de Londres.

Mientras los defensores ganaban altura, la vanguardia de los invasores cruzaba la costa por Dungeness y viraba para poner rumbo a la capital. La unidad de bombarderos comprendía tres *Gruppen* de Do 17Z (dos del KG 2 y uno del KG 3) y dos de He 111H (KG 26 y 53), un total de 114 bombarderos desplegados en una zona de 10 km de frente por 5 de profundidad. Sus objetivos eran las instalaciones portuarias y los almacenes de las dársenas de Surrey Commercial, West India, Royal Victoria y Royal Albert. La fuerza de escolta comprendía unos 360 Bf 109E de los JG 3, 27, 51, 52, 53 y 77. Cada *Gruppe* de bombarderos tenía un número parecido de *Emils* de escolta próxima, mientras otros cinco *Gruppen* proporcionaban cobertura lejana a los bombarderos. Otros cinco *Gruppen* tenían libertad de actuación, para intentar trabar combate contra las unidades defensoras que se dirigían a interceptar al grueso.

Cuando el grueso de la aviación alemana se dirigía tierra adentro, los escuadrones de caza de la RAF se lanzaron al combate. El AVM Park realizó la acción en tres fases, comenzando la primera inmediatamente después de que las fuerzas invasoras alcanzaran la costa, con la entrada en acción de tres escuadrones de *Spitfires* (41, 92 y 222) que trataron de penetrar la formación de bombarderos (deberían haber sido cuatro los escuadrones de *Spitfires*, pero el 603 se retrasó y no pudo reunirse con las otras). Los cazas de escolta alemanes respondieron al ataque, teniendo lugar un choque intrascendente, pero que sirvió a los propósitos de Park. Los Bf 109, obligados a volar a máxima potencia, consumieron el combustible con mayor rapidez que en vuelo de crucero y, en consecuencia, dispusieron de menos tiempo del previsto para el combate cuando se encontraron sobre la capital.

La segunda fase comenzó poco después de la primera y estaba encaminada a mantener la presión sobre los invasores. En las proximidades de Maidstone, dos Sqn de *Hurricanes*, seguidos por otros dos unos minutos más tarde, atacaron a los bombarderos.

Para la tercera y última fase Park reunió 23 escuadrones de refresco –todas las unidades restantes– sobre las afueras del este de la capital. Había además cinco escuadroness del Group XII "Big Wing" en el norte y dos del Group X en el oeste, que también se dirigieron hacia esa zona.

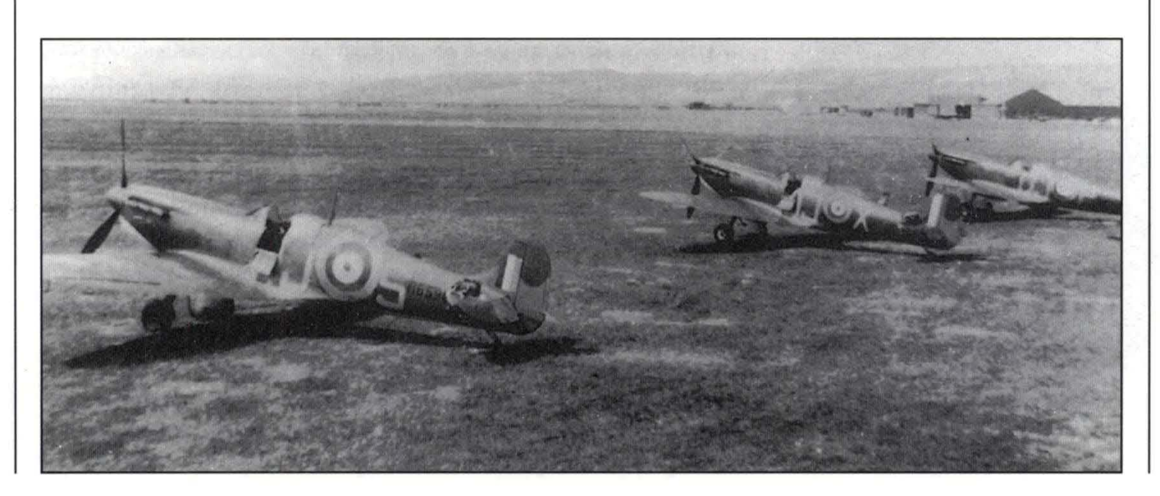
Por la tarde, el sistema de control de los cazas funcionó de manera ejemplar. Los tres Grupos de caza enviaron un total de 30 escuadrones de *Spitfires* y *Hurricanes* a enfrentarse a los invasores que atacaban Londres, y todos ellos interceptaron y fijaron a parte de las fuerzas alemanas. Para realizar el esfuerzo principal del combate, Keith Park eligió la zona situada delante de Londres, donde los Bf 109 se encontrarían al límite de su radio de acción.

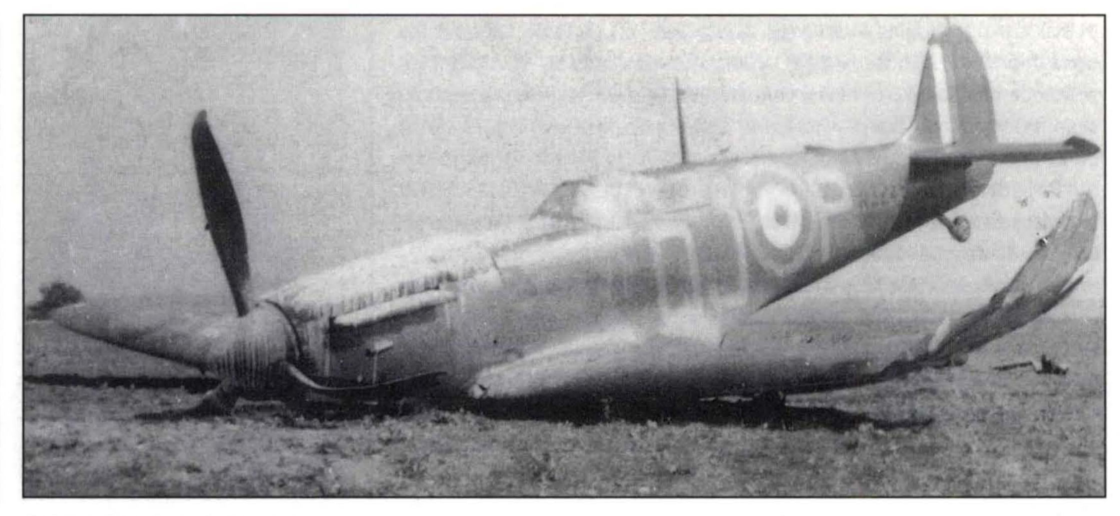
El libro *Día de la Batalla de Inglaterra, 15 de septiembre de 1940*, de este autor, ofrece una descripción detallada de esta acción. La fuerza invasora sufrió un severo castigo, de los 114 bombarderos alemanes que habían cruzado la costa, 21 (el 18%) fueron derribados. Otros muchos sufrieron daños graves y cerca de una docena de cazas de escolta fueron derribados también. El Mando de Caza perdió 5 *Spitfires* y 13 *Hurricanes* durante la acción.

El Flg Off Henryk "Sneezy" Szczesny, que sirvió en el Sqn 74 entre agosto y diciembre, fue el piloto polaco de más éxito en 1940 a bordo de *Spitfires* I/II. Tras acreditar dos derribos de He 111 en Polonia en septiembre de 1939, "Sneezy" reivindicó otros 4 aviones derribados y 1 derribo compartido con el Sqn "Tiger Squadron"



Patrulla de Marks I del Sqn 92 esperando la siguiente orden de salida en Pembrey. El avión "S" más cercano a la cámara (R6596 ó X4069) era el del Plt Off Alan Wright (11 derribos, 3 derribos compartidos, 2 "posibles derribos", 5 probables y 7 dañados). Todos los *Spitfires* de Wright llevaban la letra clave "S". Wright consiguió su impresionante lista de victorias con *Spitfires* I usando sólo tres aparatos diferentes. (Wright)





El *Spitfire* N3249 sufrió daños durante un aterrizaje nocturno en Pembrey el 31 de agosto, pilotado por el Sgt Ralph "Titch" Havercroft (3 derribos, 1 derribo compartido, 2 derribos sin confirmar, 1 probable, 1 probable compartido y 3 dañados) del Sqn 92. El piloto estaba finalizando su misión de vuelo nocturno desde Bibury, al norte de Swindon, hasta la base del Sqn en Gales, cuando perdió la orientación a causa de niebla en tierra cuando se disponía a aterrizar. Aunque el avión resultó seriamente dañado, el N3249 fue reparado y entregado al Sqn 602 en noviembre de 1940. (Museo de la RAF)

Durante sus 17 meses con el Sqn 92, el Plt Off Ronnie Fokes acreditó 9 derribos, 4 derribos compartidos, 2 derribos sin confirmar, 3 probables, 1 dañado y 1 dañado en común. Resultó derribado y muerto volando sobre Francia en un *Typhoon* el 12 de junio de 1944.



RECUERDO DE LOS ASES DEL 15 DE SEPTIEMBRE DE 1940

El Flg Off "Butch" Baker voló ese día con el Sqn 41. A finales de 1940 su palmarés de victorias era de 4 aviones enemigos derribados, 2 victorias compartidas y 5 dañados. Con su propia unidad y con los Sqn 92 y 222, Baker participó en el intento inicial de retar a las fuerzas invasoras. Intentó atacar a un Bf 109 situado por encima de él, pero al levantar el morro de su *Spitfire* para poder apuntar, perdió mucha velocidad. El caza comenzó a vibrar, entró en pérdida un ala y después en barrena. Baker comentó a este autor:

"Salí de la barrena y cuando me retiraba vi una formación de *Heinkels* que volaba por debajo y en dirección hacia mí. Mi primera reacción fue causar todo el daño posible. Me situé sobre ellos y pulsé el disparador en cuanto tuve a uno en el punto de mira. No me preocupaban los escoltas, volaban demasiado alto para intervenir. Continué avanzando directamente hacia la formación. Vi que mis disparos alcanzaban el morro del *Heinkel* que iba al final de la formación y continué descendiendo en picado."

Cuando descendía del lugar del combate, Baker se encontró repentinamente solo en el cielo. Volvió a ganar altura, buscando a su alrededor a los cazas enemigos. Luego, algo más abajo, vio a un *Heinkel* aislado, que se había visto obligado a abandonar la formación y regresaba a su base. Dos *Hurricanes* lo estaban atacando, y Baker se les unió y le disparó hasta agotar la munición. El motor de la izquierda comenzó a despedir humo y el *Heinkel* perdió altura rápidamente. El He 111H-4 del 1./KG 26 se estrelló posteriormente cerca de Foulness y su tripulación fue hecha prisionera. Tras esa acción, Baker acreditó un *Heinkel* dañado y una participación en la destrucción de otro.

Bob Oxspring intervino en la acción de esa tarde con el Sqn 66, entonces con base en Gravesend. Una lección que había aprendido la unidad del modo más brutal era la vulnerabilidad de una formación de cazas durante el ascenso ante el ataque de los *Messerschmitts*. Un Sqn de *Spitfires* en combate ascendía a una velocidad de unos 386 km/h. Los Bf 109 descendiendo en picado conseguían velocidades próximas a los 644 km/h, lo que

significaba que los cazas defensores tenían pocas posibilidades de evitar su ataque o repelerlo. La única solución era "ignorar las reglas " un poco, como explicaba Oxspring:

"Al principio nos enviaban directamente contra la formación enemiga, resultando que llegábamos por debajo de ella con altura insuficiente y en posición perfecta para que nos ametrallaran sus cazas. De ese modo perdimos varios cazas. Para superar ese problema teníamos que ignorar un poco al Jefe de Control y comenzar la ascensión desde Gravesend volando hacia el oeste. Al sobrevolar la zona del Estadio de Wembley virábamos y poníamos rumbo al enemigo. Eso nos proporcionaba 10.000 pies extras cuando nos enfrentábamos al enemigo, con la ventaja que suponía, aun cuando tardábamos unos minutos más en alcanzar la posición."



Tres pilotos con gran historial, del Sqn 92, en 1940. De izquierda a derecha, Plt Off Tony Bartley (7 derribos, 1 probable y 5 dañados a 15 de noviembre de 1940), Plt Off Alan Wright (ya nombrado) y Flt Lt Brian Kingcome (7 derribos, 3 derribos compartidos, 3 probables y 9 dañados a 13 de octubre) (vía Franks)

La unidad de Bob Oxspring fue una de las que participaron en la acción sobre las afueras del este de Londres aquella tarde. Su jefe, el veterano piloto de antes de la guerra, Comandante Rupert Leigh (1,5 derribados) situó sus nueve *Spitfires* para realizar un ataque frontal contra 24 He 111 del KG 53. Oxspring y otro piloto ofrecían cobertura a una mayor altura para mantener alejado a cualquier *Messerschmitt* que intentara intervenir. Oxspring recordaba:

"Mientras los otros atacaban, yo estaba un poco preocupado por unos Me 109 situados sobre mí, y viré en redondo para librarme de ellos. Gané altura por si había combate, teniendo cuidado de no perder velocidad durante el ascenso. Lo peor que te puede pasar es que el enemigo te ataque cuando vas a velocidad de ascenso."

Leigh ordenó a los otros *Spitfires* pasar a formación en ala, emprendiendo un suave descenso en picado para ganar velocidad. Después, levantó el morro y atacó a los *Heinkels* por el morro y un poco más abajo, donde su armamento era más débil. Los demás pilotos le siguieron y uno tras otro los *Spitfires* se acercaron, dispararon un ráfaga corta y se alejaron. Desde su privilegiada posición Bob Oxspring observaba con cautela a los *Messerschmitts*, que debían tener su atención concentrada en otros cazas británicos de la zona, pues continuaron su camino impertérritos.

"Como no parecían dispuestos a intervenir, descendí tras mi escuadrón y ataqué a favor del sol uno de los bombarderos. Con la munición de 7,7 mm nunca sabías si habías dado a un avión enemigo a menos que vieras un destello u otra forma evidente del daño causado. El *Heinkel* abandonó la formación. Yo seguí mi rápido descenso y atravesé la formación."

Más tarde se concedió a Oxspring un He 111 dañado. Otros tres Sqn –el 72 con *Spitfires* y dos con *Hurricanes*– también atacaron la unidad KG 53 casi al mismo tiempo. Un bombardero fue destruido y otros dos sufrieron daños y se vieron obligados a abandonar la formación, siendo abatidos después por cazas de otras unidades de la RAF.

El Sgt Don Kingaby voló brevemente con el Sqn 266, pasando después al 92. A finales de 1940 su palmarés ascendía a 8 derribos, 1 derribo compartido, 2 probables y 9 dañados. Durante el transcurso de la guerra añadió nuevas victorias, siendo su registro final 21 derribos, 2 derribos compartidos, 6 probables y 11 dañados. Esta fotografía suya corresponde a finales de 1941, cuando su escuadrón ya se había adaptado a los Marks V. (vía Franks)



UNIDADES DE *SPITFIRES* DEL MANDO DE CAZA DE LA RAF
14 DE SEPTIEMBRE DE 1940

A continuación se especifica el Orden de Batalla de las Unidades del Mando de Caza dotadas de *Spitfires* Mark I y Mark II que intervinieron la tarde del 14 de septiembre de 1940, los aviones mantenidos en reserva en unidades de mantenimiento, listos para su entrega y los asignados a unidades de instrucción de combate. Al día siguiente, 15, el Mando de Caza libraría el combate que decidió la batalla.
(La primera cifra indica el número de aviones en servicio, figurando entre paréntesis el número de aviones fuera de servicio)

Grupo X. C.G. en Box, Wiltshire

Sector de Middle Wallop

Sqn 609 — 15 (3) Middle Wallop
Sqn 152 — 17 (2) Warmwell

Sector de St. Eval

Sqn 234 — 16 (1) St. Eval

Total Grupo **48 (6)**

Grupo XI. C.G. en Uxbridge, Middlesex

Sector de Biggin Hill

Sqn 72 — 10 (7) Biggin Hill
Sqn 92 — 16 (1) Biggin Hill
Sqn 66 — 14 (2) Gravesend

Sector de Hornchurch

Sqn 603 — 14 (5) Hornchurch
Sqn 41 — 12 (6) Rochford
Sqn 222 — 11 (3) Rochford

Sector de Tangmere

Sqn 602 — 15 (4) Westhampnett

Total Grupo **92 (28)**

Grupo XII. C.G. en Watnall, Nottinghamshire

Sector de Duxford

Sqn 19 — 14 (0) Fowlmere

Sector de Coltishall

Sqn 74 — 14 (8) Coltishall

Sector de Wittering

Sqn 266 — 14 (5) Wittering

Sector de Digby

Sqn 611 — 17 (1) Digby

Sector de Kirton in Lindsey

Sqn 616 — 14 (4) Kirton in Lindsey
Sqn 64 — 7 (3) Leconfield
6 (3) Ringway

Total Grupo **86 (24)**

Grupo XIII. C.G. en Newcastle, Northumberland

Sector de Catterick

Sqn 54 — 15 (2) Catterick

Sector de Usworth

Sqn 610 — 14 (5) Acklington

Sector de Turnhouse

Sqn 65 — 15 (5) Turnhouse

Total Grupo **44 (12)**

***Spitfires* en Unidades de Mantenimiento**

Preparados para entrega inmediata	47
Preparados para entrega en 4 días	10

***Spitfires* asignados a Unidades de Adiestramiento Operativo** 26 (24)

***Spitfires* fabricados en la semana anterior al 14 de septiembre** 38

MEJORAS POSTERIORES Y CAMBIO DE TÁCTICA

CAMBIO DEL ARMAMENTO DEL *SPITFIRE*

Aunque la entrada en acción del *Spitfire* armado con el cañón Hispano resultó un fracaso, la carencia de poder de penetración de la ametralladora Browning de 7,7 mm le hizo figurar en lugar preferente de la lista de pedidos del Mando de Caza. Finalmente, un programa de choque erradicó los defectos de instalación del cañón Hispano en los *Spitfires*, aunque no a tiempo de permitirle desempeñar un papel importante en la Batalla de Inglaterra.

Aunque el cañón ya disparaba debidamente, quedaba un gran problema por resolver: el depósito de 60 disparos de dotación del Hispano contenía munición para hacer fuego solamente durante 5 segundos, insuficiente para el combate normal aire-aire. Consecuentemente, el siguiente lote de Marks I con cañón entregados a la RAF llevaba un armamento mixto de dos cañones Hipano y cuatro ametralladoras. Era una buena fórmula de compromiso, y en noviembre de 1940 se equipó el Sqn 92 con esa variante. Al igual que ocurriera anteriormente con el *Spitfire* de dos cañones, la nueva variante se llamó Mark IB, y para diferenciarla de los Marks I con ocho ametralladoras, se llamó a estos últimos Mark IA.

Los primeros *Spitfires* II llevaban las ocho ametralladoras, pero más adelante se equiparon algunos de esos aviones con dos cañones y cuatro ametralladoras. Se les dio el nombre de Mark IIB, cambiando el nombre de los aviones con ametralladoras por el de Mark IIA.

ALERONES METÁLICOS

Una limitación importante del primitivo *Spitfire* en el combate era que si rebasaban los 646 km/h en vuelo en picado, los alerones parecían bloquearse, teniendo que emplear el piloto toda la fuerza de sus dos brazos para conseguir un leve movimiento lateral del mando. Las pruebas del túnel aerodinámico descubrieron que la causa del problema era el "aglobamiento" del tejido que recubría la superficie de control, haciendo necesaria un fuerza mucho mayor para mover el mando.

Spitfire IIA (de largo alcance) del Sqn 118, estacionado en Ibsley en abril de 1941, mostrando su depósito de 182 litros situado bajo el ala izquierda. Los depósitos externos, probados inicialmente en el Mark I, entraron en servicio en junio de 1940, en que se enviaron varios _Spitfires_ modificados al respecto al Sqn 602 en Drem, para su prueba en el frente. Se emplearon fundamentalmente en patrullas de acompañamiento de convoyes, y no tuvieron ocasión de disparar sus cañones en combate. (Lambermont)





Spitfires IB del Sqn 92 armados con dos cañones y cuatro ametralladoras, que actuaron desde Manston durante las últimas semanas de 1940. El más cercano a la cámara era el avión normalmente utilizado por el Flt Lt Brian Kingcome, que intervino en Dunquerque y en la Batalla de Inglaterra. Este aparato (R6908) sería más adelante uno de los primeros Marks V en llegar al frente, antes de ser dado de baja en un aterrizaje forzoso tras sufrir graves daños en combate en Francia en mayo de 1941, prestando servicio en el Sqn 92. (Wright)

Para solucionar el problema, Supermarine fabricó un juego de alerones recubiertos de aleación ligera en lugar de tejido. La cubierta metálica no se "aglobaba" a alta velocidad, y en noviembre de 1940 se dotó a los *Spitfires* de alerones metálicos. Los pilotos que los utilizaron manifestaron la mejoría en el manejo de los cazas a alta velocidad, por lo que tras el éxito de las pruebas el Mando de Caza ordenó la realización de un programa de choque para dotar de alerones de metal a los *Spitfires* I y II de las unidades de combate y a todos los aparatos nuevos que salieran de la cadena de montaje.

EL MK II DE LARGO ALCANCE

Las operaciones sobre Dunquerque en mayo y junio de 1940 evidenciaron el corto radio de acción de los *Spitfire*. En aquel tiempo el depósito desechable era una idea cuya utilidad no se había demostrado y por eso no se había fabricado uno de ese tipo para el *Spitfire* ni para ningún otro caza británico. En su lugar, Supermarine dotó a un Mark I (P9565) de un depósito adicional para grandes distancias, con una capacidad de 136 litros, situado dentro del ala izquierda. Sin embargo, el desequilibrio que aparejaba tal instalación dificultaba el manejo del avión, especialmente a alta velocidad. Con la Batalla de Inglaterra a punto de comenzar, se sintió la necesidad de tener el mayor número posible de *Spitfires* normales, disminuyendo el interés por la versión del caza de largo alcance.

A principios de 1941 el Mando de Caza comenzó a realizar movimientos ofensivos y misiones de escolta a bombarderos sobre el noroeste de Europa, despertándose de nuevo el interés por la versión del caza de largo alcance. Se fabricaron unos 60 *Spitfires* con un depósito fijo de 182 litros, situado bajo el ala izquierda. Llamado Mark II Long Range, este avión de peso desequilibrado entró en acción por vez primera durante la primavera de 1941 y prestó servicio en combate en varias unidades, en algunos casos muy poco tiempo, antes de pasar a otros escuadrones. Los Sqn 19, 66, 118, 152, 222, 234, 501 y 616 volaron esos aparatos en algún momento.

Pruebas en tierra del Mark IIB P8329 *Sumbawa* en Castle Bromwich en abril de 1941, antes de su entrega a la RAF. Posteriormente entró en acción con el Sqn 303 "Warsaw-Kosciuszko" desde Northolt al mes siguiente, siendo dañado en combate durante la primera semana de julio y dado de baja.



Comparada con la versión normal del Mark II, la versión de largo alcance poseía menor capacidad de maniobra, su velocidad máxima era 42 km/h menor, tardaba 2 minutos y 48 segundos más en ascender a 20.000 pies y su techo eficaz era 3.700 pies menor (ver las especificaciones del aparato P8036, al final del libro). No obstante, dado que llevaba casi un 50% más de combustible que el Mark II normal, la variante de largo alcance demostró su validez como escolta de bombarderos.

Nuevas Tácticas

Tras la Batalla de Inglaterra, el rápido descenso de las operaciones aéreas permitió que el Mando de Caza retirara los escuadrones de la zona de combate para su descanso, recuperación, reconstitución e instrucción. En aquel entonces la mayoría de las unidades empleaban la formación táctica ya descrita, aunque algunos jefes habían aplicado pequeñas variantes de su invención.

Mientras tanto, el Jefe del Sqn 74, Comandante "Sailor" Malan ideó un tipo nuevo de formación táctica. En vez de dividir la escuadrilla de 12 aviones en cuatro secciones de tres aparatos, la dividió en tres secciones de cuatro. Fue una diferencia notoria, porque si la formación se dispersaba, sus cuatro secciones se dividían fácilmente en dos elementos de combate, de dos aviones cada uno, que operaban como un *Rotte* alemán. Malan creía, acertadamente, que a una unidad combatiente de tres aviones le sobraba uno, mientras que un caza aislado en la zona de combate era una presa fácil. En la nueva formación de Malan los tres jefes de escuadrilla volaban formando una "V" muy abierta, con el resto de sus secciones alineadas a cola.

La formación de Malan era muy superior a la empleada anteriormente por el Mando de Caza, en cuanto se refiere a los tres criterios de efectividad de una formación de caza: maniobrabilidad con cohesión, cobertura de los ángulos muertos y apoyo mutuo. La formación abierta con alineación a cola permitía un vuelo fácil y que los pilotos dedicaran buena parte de su tiempo a localizar al enemigo y se cubrieran mutuamente los ángulos muertos. Pronto se reconoció el valor de la nueva formación y con el paso a operaciones ofensivas en 1.941, se convirtió en la formación normal de combate.

"Sailor" Malan ideó también los famosos *Diez Mandamientos de la Lucha Aérea*, que encerraban la esencia del combate aéreo y se distribuyeron por todo el Mando de Combate. Merece la pena repetirlos aquí:

1. Espera hasta que veas el blanco de los ojos de tus enemigos. Dispara ráfagas cortas de uno o dos segundos, y solamente cuando los tengas a tiro.
2. Mientras disparas no pienses en otra cosa, tensa todo el cuerpo, mantén las dos manos en el pulsador, concéntrate en el anillo de mira.
3. Vigila constantemente. ¡Espabílate!
4. La altura te da la iniciativa.
5. Haz frente al ataque siempre.
6. Toma las decisiones con rapidez. Es mejor que actúes rápidamente aunque tu táctica no sea la mejor.
7. En la zona de combate no vueles nunca en la misma dirección y a la misma altura más de 30 segundos.
8. Cuando desciendas en picado para atacar al enemigo, deja siempre una parte de tu formación por encima de ti, para que te proteja por arriba.
9. "Iniciativa", "Agresividad", "Disciplina aérea" y "Trabajo en equipo" son palabras que "Significan" algo en el combate aéreo.
10. ¡Acércate rápidamente! ¡Golpea con fuerza! ¡Aléjate!



El piloto de caza de antes de la guerra, Sqn Ldr Adolf "Sailor" Malan (sudafricano) se convirtió en un táctico aventajado del Mando de Caza tras sus experiencias en combate en 1940. En principio jefe de escuadrilla en el Sqn 74, recibió el mando de esa unidad en el momento culminante de la Batalla de Inglaterra, en agosto de 1940, y el 1 de marzo de 1941 había acreditado 15 aviones enemigos derribados, 6 derribos compartidos, 2 probables y 7 dañados. Su palmarés final fue de 27 derribos, 7 derribos compartidos, 3 probables y 16 dañados.

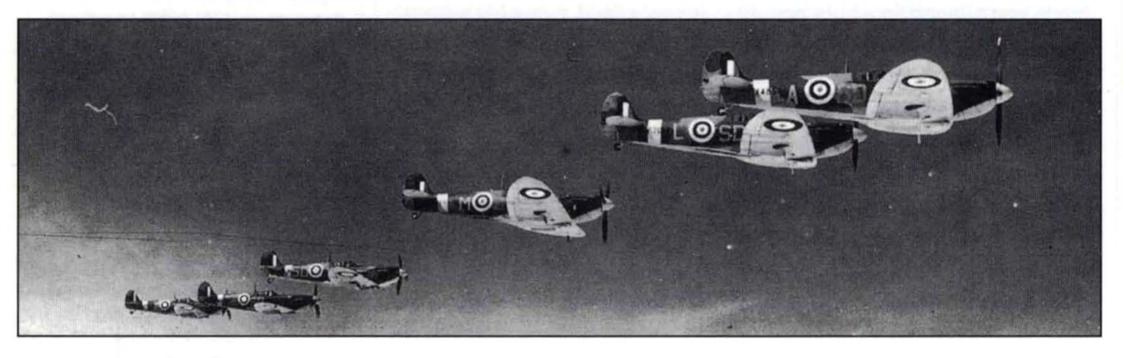
PASANDO A LA OFENSIVA

A finales de 1940 el nuevo C-in-C del Mando de Caza, ACM Sir Sholto Douglas, consideró oportuno que sus unidades de caza diurna adoptaran una actitud más ofensiva que con anterioridad. La finalidad, usando sus propios términos, era "dejarlos asomar a Francia."

Este cambio de política se realizó por fases. El 20 de diciembre el Flt Lt George Christie y el Plt Off "Bogle" Bodie, del Sqn 66, acreditados con más de cinco victorias cada uno, ametrallaron objetivos terrestres en el aeródromo de Le Touquet. Los cazas no encontraron resistencia y regresaron felizmente. Era la primera vez que los *Spitfires* actuaban sobre Francia desde la evacuación de Dunquerque el pasado junio.

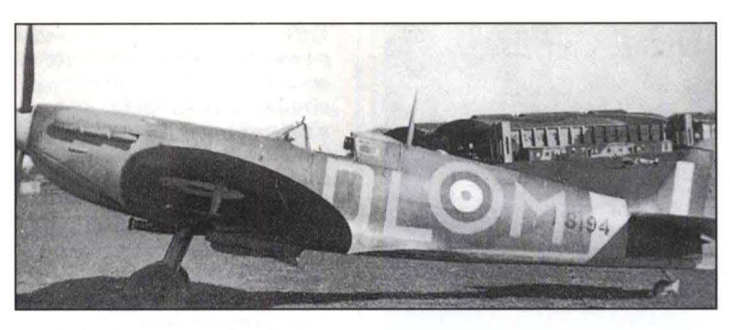
El 9 de enero de 1941 tres Sqn de *Spitfires* I (65, 145 y 610) cumplían una misión ofensiva a gran altitud sobre el norte de Francia. Tampoco esta vez reaccionaron los defensores y todos los aviones regresaron a salvo. La lección de las dos misiones ofensivas quedó patente: las acciones rea-

A medida que aumentaban las acciones ofensivas del Mando de Caza, se reconvirtieron cada vez más unidades de *Hurricanes* a *Spitfires* a partir de 1.940. Una de estas unidades fue el Sqn 501 "County of Gloucester", que cambió sus desgastados *Hurricanes* por los igualmente cansados de combatir *Spitfires* I según puede verse en esta fotografía de 1941. Después de la instrucción de adaptación en Colerne, en las cercanías de Bath, la unidad se trasladó a Chilbolton, al este de Winchester, para situarse próxima a la acción. Sin embargo, la unidad tuvo poca actividad con el Mark I en ese tiempo y las cosas solo se "calentaron" con la llegada de los Marks II a finales de junio. (vía Robertson)





Un joven Sargento piloto, de nombre James "Ginger" Lacey (28 derribados, 5 probables y 9 dañados) fue el piloto con más victorias en 1940. Ascendido justo cuando la unidad comenzó a recibir *Spitfires* en abril de 1941, Lacey siguió aumentando su cuenta con su nuevo avión, reivindicando 4 derribos y 1 dañado durante la primera quincena de acción del Sqn 501 en Chilbolton. Esta fotografía se tomó poco después de terminar la celebración de sus victorias, y muestra al recién ascendido Flt Lt Lacey llevando una bufanda y un paracaídas que le regaló el Jefe del Grupo X, AVM Sir C.J. Quintin Brand, por cuenta de la fábrica de Australia que producía tales artículos.



El Mark II (P8194/Gold Coast I) fue utilizado por el Flt Lt Don McKay (14 derribos, 1 derribo sin confirmar, y 4 dañados) del Sqn 91 a primeros de 1941. Esta unidad, constituida a partir de la Flt 421, estaba pensada en principio para desempeñar el mismo cometido que su antecesora, pero al no materializarse los esperados ataques a la luz del día, volvió a su cometido diario de caza. (vía Scutts)

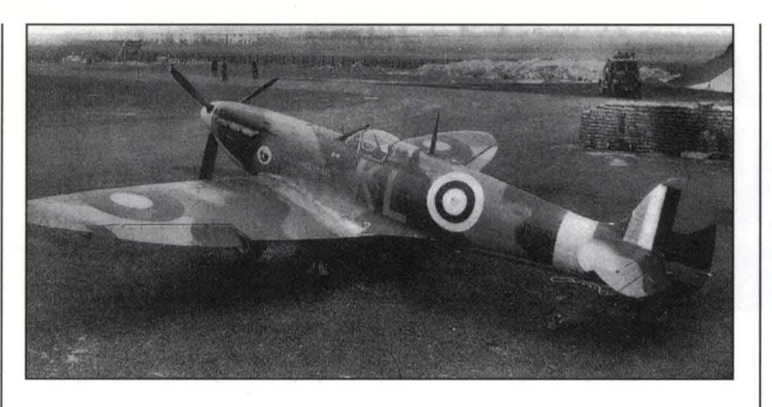
lizadas sólo por cazas no causaban mucho daño. La Luftwaffe podía permitirse el lujo de ignorarlos, como había hecho el Mando de Caza durante la Batalla de Inglaterra.

Comienzan las Operaciones

Al día siguiente la RAF hizo un intento más ambicioso para incitar a la acción a los cazas alemanes. En la operación, de nombre en clave "Circus", intervinieron seis *Blenheims* que bombardearon desde 12.000 pies un depósito de munición cerca de Calais. En apoyo de los invasores iban siete escuadrillas de *Spitfires* y cuatro de *Hurricanes*, con un total de 103 cazas. Los *Hurricanes* constituían la cobertura próxima, la lejana y parte del apoyo sobre el objetivo a los bombarderos, mientras un Sqn de *Spitfires* I (610) apoyaba también sobre el objetivo. Tres Sqn de Marks II (41, 64 y 611) constituían la cobertura a más altura de la fuerza y los Sqn 66 y 74 con Marks II y la 92 con *Spitfires* IB armados con cañones, cubrían la retirada.

Los bombarderos completaron el ataque sin pérdidas, regresando a su base. En las acciones esporádicas posteriores, la Luftwaffe resultó mejor librada, sin embargo. Un *Hurricane* fue derribado, siendo su piloto rescatado del mar; un *Spitfire* abatido, se estrelló al realizar un aterrizaje de emergencia en Detling; y otros dos regresaron dañados. La fuerza de caza alemana no tuvo pérdidas.

Esta fotografía de veteranos de guerra del Sqn 602, tomada en noviembre de 1940 en Westhampnett, permite la comparación con la del grupo de esta unidad que figura en la página 16. Esta fotografía muestra claramente a los Ases McDowell, Lyall, Barthropp, Niven, Boyd y Johnstone.



El Mark II P7618 fue un aparato de la primera fase de fabricación, regalado por el Cuerpo de Observadores (aunque nunca se registró oficialmente como *Spitfire* de "regalo") a la RAF. Recién llegado de Castle Bromwich al Sqn 41 en Hornchurch, este caza fue el avión personal del Sqn Ldr Don Findlay (lleva sus dos marcas de victorias en el fuselaje) hasta el relevo de la unidad por el Sqn 54 en la base de Essex en febrero de 1941. Esta última unidad recibió los Marks II en lugar de los viejos Marks I, como parte del intercambio con el Sqn 41; de ahí la curiosa mezcla de las claves antiguas "KL" y el contador de victorias de Findlay. El tiempo de servicio del P7618 en el Sqn 54 fue muy corto, siendo transferido al sur, a Gravesend, al Sqn 74, a mediados de febrero, perdiéndose después durante una patrulla el 24 de ese mes. El sargento piloto Neil "Jock" Morrison, participante en la Batalla de Inglaterra, resultó muerto en el accidente. (vía Robertson)

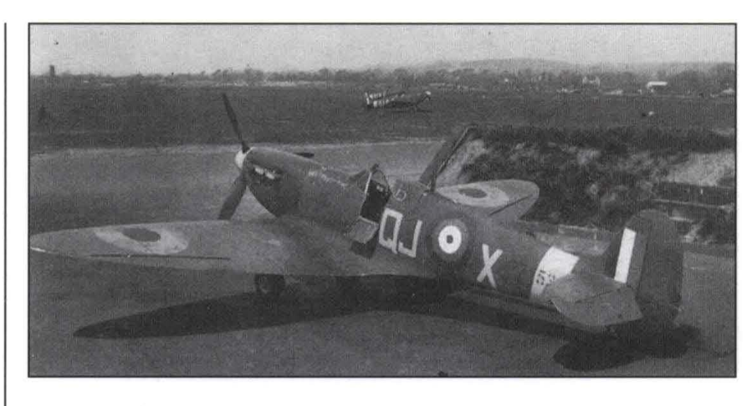
Durante los primeros meses de la nueva campaña, las acciones de la operación Circus siguieron esta norma general, aunque con una proporción creciente de *Spitfires* como escolta. Tomemos como ejemplo la operación Circus 5, realizada el 26 de febrero contra las instalaciones portuarias de Calais. Llevaron a cabo el bombardeo doce *Blenheims* desde 17.000 pies de altura, con dos Sqn de *Hurricanes* y el Sqn 303 de *Spitfires* Mark I de escolta próxima. La cobertura de techo la formaban tres Sqn, 74, con Marks II a 24.000 pies, 609 con Marks II y 92 con Marks VB a 26.000. La exhibición de poderío aéreo fue suficiente para disuadir a los cazas alemanes en esta ocasión, y los bombarderos y su escolta completaron el ataque sin sufrir bajas. A veinte minutos del grueso llegaban los *Spitfires* II de los Sqn 54 y 64, que efectuaron una incursión entre Dover y Cap Gris Nez para atacar a los cazas enemigos que habían cedido ante la incursión anterior. En el transcurso de una breve escaramuza con los *Messerschmitts*, el Sqn 54 sufrió la pérdida de un *Spitfire*.

La operación Circus 5 fue una de las últimas en que intervinieron los *Hurricanes* y una de las primeras en que lo hicieron los *Spitfires* Mk V. Esta variante era superior en prestaciones a cualquiera de las anteriores y se encontraba en fase de fabricación en serie. A finales de mayo de 1941 se había dotado de ellos a 8 Sqn, todos con base en el sureste de Inglaterra, con misión de defensa aérea y para las operaciones Circus.

Al igual que ocurriera con los Bf 109 durante la Batalla de Inglaterra, el modelo básico de *Spitfire* carecía de radio de acción para ser eficaz como caza de escolta. Para resolver este problema se dotó a algunos Sqn de la versión Mark II Long Range (de largo alcance), con un

La fotografía tomada en Kirton-in-Lindsey muestra el *Spitfire* Mark II P8147 del Sqn 65, que llevaba el nombre City of Norwich en el lado izquierdo del fuselaje. El avión sirvió en esa unidad desde abril hasta agosto de 1941 y después en los Sqn 308 "Ciudad de Cracovia" y 350 "Belga". A pesar de servir en tres unidades en la línea del frente, nunca disparó sus armas en combate. El P8147 sirvió después en unidades de segunda línea hasta que fue dado de baja a finales de 1944. (vía Robertson)





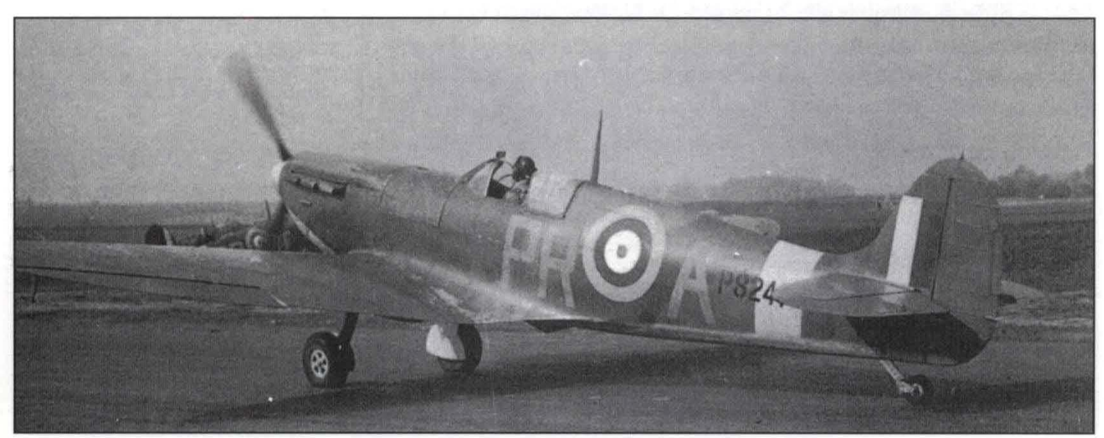
El Mark II P7753/Pampero I, del Sqn 616 con base en Tangmere en la primavera de 1941. Obsérvese que la unidad todavía usaba las mismas letras "QJ" de identificación que el Sqn 92, problema que no se resolvió hasta más adelante durante la guerra, cuando el Sqn 616 cambió a las letras "YQ". Este avión lo pagó la comunidad británica de Buenos Aires y sirvió durante un mes en el Sqn 65 antes de que el Sqn 616 lo entregara a la base de Sussex en febrero de 1941. El P7753 se perdió tras un combate con un Ju 88 sobre el Canal de la Mancha la mañana del 5 de mayo de 1941, en que el piloto, veterano de la Batalla de Inglaterra, Plt Off Lionel Casson se vio obligado a saltar en paracaídas al incendiarse el motor. (vía Saunders)

depósito adicional de 182 litros bajo el ala izquierda. Los Sqn 152 y 222 fueron de las primeras unidades que entraron en acción con esta variante de peso tan desequilibrado. Al llevar casi un 50% más de combustible que el Mark II normal, la versión del *Spitfire* de largo alcance podía penetrar con más profundidad en territorio enemigo. Sin embargo esta ventaja supuso un obstáculo en otros aspectos. Esa versión no era más veloz que el *Hurricane* Mk I, y su capacidad ascensional era todavía peor.

Aunque durante 1941 los *Spitfires* Mark V constituían la mayoría de las unidades de caza, los Mark II en sus versiones normal y de lar-



El Mark II P8098/PR-Z y su piloto, el Flt Lt australiano Johnnie Curchin (8 derribos, 4 derribos compartidos, 1 derribo compartido sin confirmar, 1 probable y 1 dañado). Considerado en general por sus compañeros como uno de los mejores pilotos de todos los tiempos del Sqn 609, Curchin tuvo grandes éxitos durante la Batalla de Inglaterra. Ascendido al mando de la Flt B en abril de 1940, Curchin reivindicó otras 1.5 victorias con *Spitfires* II antes de resultar muerto en un choque con un Bf 109F-2 del Stab./JG 53 en el Estrecho de Dover el 4 de junio de 1941 cuando pilotaba el P4272 y su unidad trataba de localizar al As Flt Lt George Gribble (6,5 derribos) del Sqn 54, que había sido derribado sobre el Canal de la Mancha con anterioridad ese mismo día.



El P8241 se entregó nuevo al Sqn 609 en abril de 1941. Fue derribado por un Bf del II./JG 3 el 17 de mayo, pero después de largas reparaciones continuó en servicio con los Sqn 19 y 350.



El Mark II P8264/PR-H era el avión personal del As del Sqn 609, Flg Off John "The Bishop" Bisdee (8 derribos, 2 derribos compartidos, 4 probables, 3 dañados y 1 dañado en común) y llevaba su emblema familiar, una *fleur de lys* verde bajo la carlinga. La fotografía muestra al avión saliendo de Biggin Hill antes del comienzo de la incursión ofensiva sobre Francia en mayo de 1941. El P8264 acreditó 1 avión derribado y 2 derribos compartidos con el Sqn 609, pilotado en combate por Bisdee y Curchin.

go alcance participaron todavía en muchas acciones ofensivas hasta agosto del mismo año.

El Ataque a las Centrales Eléctricas de Colonia

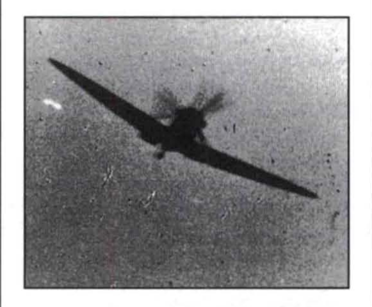
La incursión diurna más ambiciosa de 1941 fue el ataque en profundidad a las estaciones eléctricas de las cercanías de Colonia el día 12 de agosto. Casi las dos terceras partes de los aviones utilizados en la operación eran Marks II.

La fuerza atacante se componía de 54 *Blenheims*, que lanzaron un ataque a baja cota contra las plantas eléctricas de Knapsack y Quadrath. Durante la penetración, la escolta próxima la constituyeron los Sqn 306 y 315 de Marks IIB, el Sqn 308 de Marks IIA, y un Sqn de cazas bimotores Whirlwind. La protección la componían tres Sqn de *Spitfires* V.

La fuerza de cobertura en el objetivo incluía dos Sqn de Marks II, 485 y 610, además del Sqn 452 con una mezcla de Marks IIA y VB. y tres Sqn de Marks VB. Pese a la buena apariencia de esta fuerza, sus *Spitfires* carecían de radio de acción para llegar a 160 km del objetivo, por lo que acompañaban a los bombarderos hasta una distancia próxima a su radio de acción, patrullaban cinco minutos y regresaban a casa. A partir de ese momento, los bombarderos proseguían por su cuenta su vuelo a baja cota hasta que recuperaban la cobertura durante su retirada.

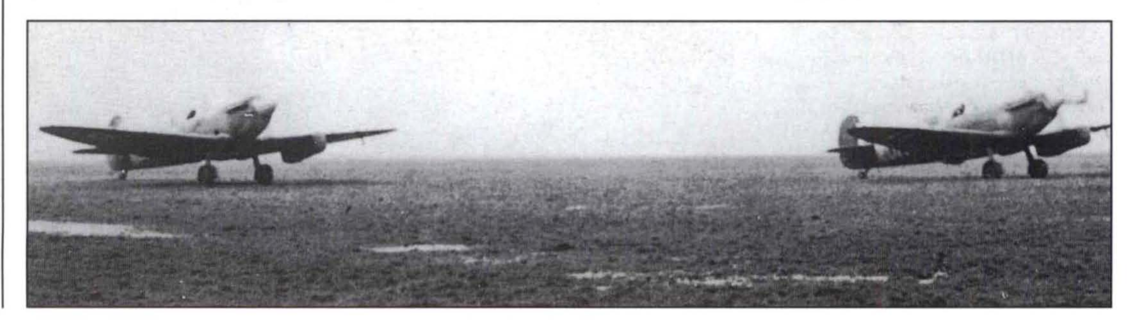
La fuerza de cobertura de la retirada comprendía seis Sqn de Marks II. Los 19, 65 y 266 con la versión normal, y los 66, 152 y 234 con la versión de largo alcance. Estos últimos se reunieron con los bombarderos sobre las Islas de Holanda, mientras que los primeros lo hicieron sobre el mar.

Fue una incursión atrevida en territorio alemán, y las unidades defensoras de cazas y de defensa aérea reaccionaron enérgicamente. Diez *Blenheims* resultaron derribados y otros sufrieron daños. La fuerza de

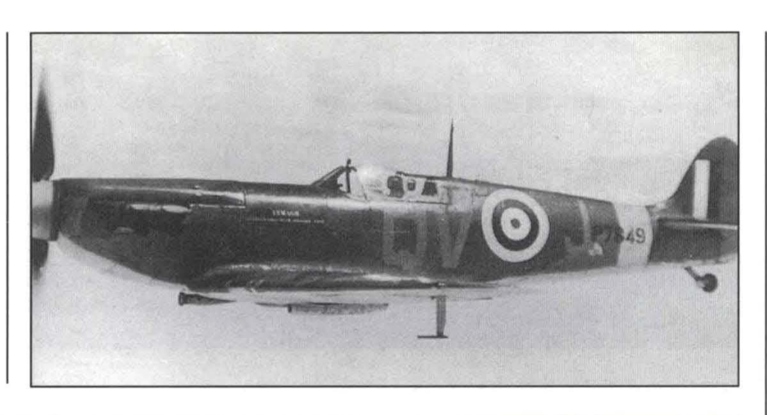


Spitfire **en apuros, fotografía tomada en combate el 27 de junio de 1941 por el Major Gerhard Schöpfel, del JG 26, desde su Bf 109F, cuando reivindicó el derribo de un *Spitfire* enviado a bombardear los aeródromos de los alrededores de Fives/Lille durante la Operación Circus 25. Shöpfel, uno de los primeros condecorados con la Cruz de Caballero, acreditó el derribo de 40 aeronaves al término de la guerra. (Schöpfel)**

Spitfires **IIA del Sqn 152 fotografiados en Coltishall en diciembre de 1941. Esta unidad de *Spitfires* participó mucho en la operación Circus y en Roadstead actuando desde bases satélite de East Anglia durante la segunda mitad de 1941. Finalmente se deshizo de los Marks IIA, muy desgastados por el combate, en abril de 1942.**



Flt Lt Walter Lawson en el *Spitfire* Mark II P7849 Armagh, donado por el Fondo de *Spitfires* del Belfast Telegraph. El As del Sqn 19 utilizó este aparato para reivindicar sus últimas victorias el 27 de junio de 1941 –1 Bf 109F deribado y 1 probable– mientras realizaba una patrulla vespertina sobre St. Omer-Gravelinas. El *Spitfire* P7813, pilotado por el Jefe de Escuadrilla Cowley, se perdió durante las refriegas sobre Francia. (vía Sarkar)



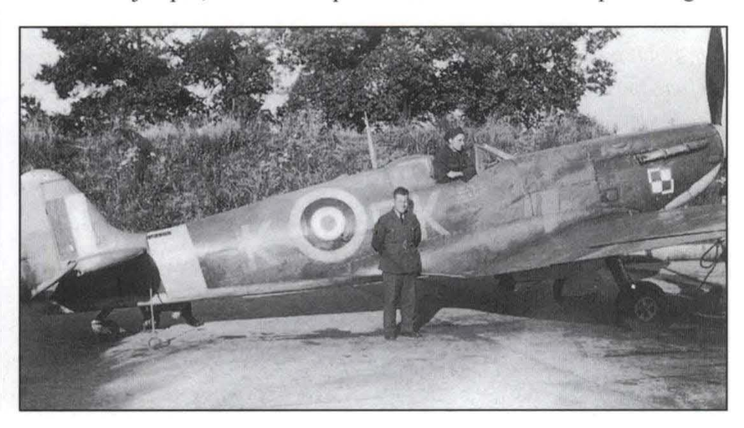


El Mark II P7308 del Sqn 71 "Eagle" aterrizó en Hawkinge con daños de combate el 27 de agosto de 1941. El Plt Off William Dunn reivindicó ese día 2 Bf 109E derribados, lo que le convirtió en el primer piloto de un Sqn norteamericano "Eagle" que acreditó 5 victorias. Sin embargo, durante la misma acción su avión fue alcanzado y Dunn sufrió heridas que le impidieron volar durante varios meses. (vía Robertson)

cobertura perdió cuatro *Spitfires* (dos Marks II normales, un Mark II de largo alcance y un Mark V).

Ese verano, los relativamente escasos *Spitfires* Mark II (suficientes para dotar a unos tres escuadrones) estuvieron en acción casi continuamente. Cuando se retiraba un escuadrón del sureste de Inglaterra para descansar y reorganizarse, entregaba sus *Spitfires* a la unidad que la sustituía. Por ejemplo, cuando el Sqn 234 se retiró al oeste del país en agos-

El Mark II P7833 Portadown del Sqn 315 "City of Deblin" fotografiado en Northolt en noviembre de 1941. Anteriormente este aparato había pertenecido al Sqn 65, conservando su antiguo nombre "East India" bajo la cabina. Un rasgo inusual de los *Spitfires* asignados a esta unidad era que a la letra de la aeronave, una "K" en este caso, se le habían añadido otras hasta formar la palabra *Krysia* (nombre polaco de mujer)





El Sqn 303, la unidad de caza pilotada por polacos más victoriosa de la II Guerra Mundial, con 204 victorias, comenzó a recibir *Spitfires* Mark IIA para sustituir a sus Marks I en marzo de 1941. Intervino activamente en las operaciones de paso del Canal de la Mancha desde su base de Northolt durante la primera mitad de año, antes de su envío al norte, a Speke, para descansar en julio. Al igual que todos los *Spitfires* polacos, este aparato anónimo exhibe con orgullo una representación de su bandera nacional bajo sus tubos de escape. (vía Dr. Jan P. Poniarek)

to de 1940, entregó sus Marks II de largo alcance al Sqn 19.

El ataque a las estaciones eléctricas de Alemania marcó la cima de los *Spitfires* II en apoyo a acciones ofensivas. Durante las semanas siguientes se dotó a varios escuadrones de *Spitfires* Mark V. Después, en septiembre, aparecieron los Focke-Wulf Fw 190 sobre el norte de Francia. El formidable nuevo avión de caza alemán aventajaba considerablemente en prestaciones incluso al *Spitfire* Mark VB, superando totalmente al Mark II. Los escuadrones dotados de estos últimos tuvieron que replegarse a zonas donde no fuera probable el enfrentamiento con los Fw 190, antes de ser dotados de Marks V.

El último Mark II salió de fábrica en Castle Bromwich en julio de 1941 y a finales de año se había retirado de servicio en las unidades de caza de primera línea.



El entonces As de *Hurricanes* del Sqn 242 Wg Cdr Douglas Bader, fue destinado al mando del Ala de Tangmere, dotada de *Spitfires* IIA, en marzo de 1941. Cuando fue hecho prisionero, en agosto de 1941, su palmarés con *Spitfires* I y II incluía 9 derribos, 4 derribos compartidos, 5 probables, 1 probable en común y 7 dañados. Su registro total de victorias, incluyendo las acreditadas con *Hurricanes* ascendía a 20 derribos, 4 derribos compartidos, 6 probables, 1 probable en común y 11 dañados. (vía Robertson)



Los Ases abundan en esta fotografía del Sqn 92 en Biggin Hill, tomada a primeros de 1941: Sgt R.E. Havercroft, cuarto por la izquierda; junto a él, Flt Lt C.B.F. Kingcome; a continuación Sqn Ldr J.A. Kent, Flt Lt J.W. Villa, Plt Off C.H. Saunders, Flg Off R.H. Holland, Flg Off A.R. Wright y, en el extremo derecho, Sgt D.E. Kingaby.

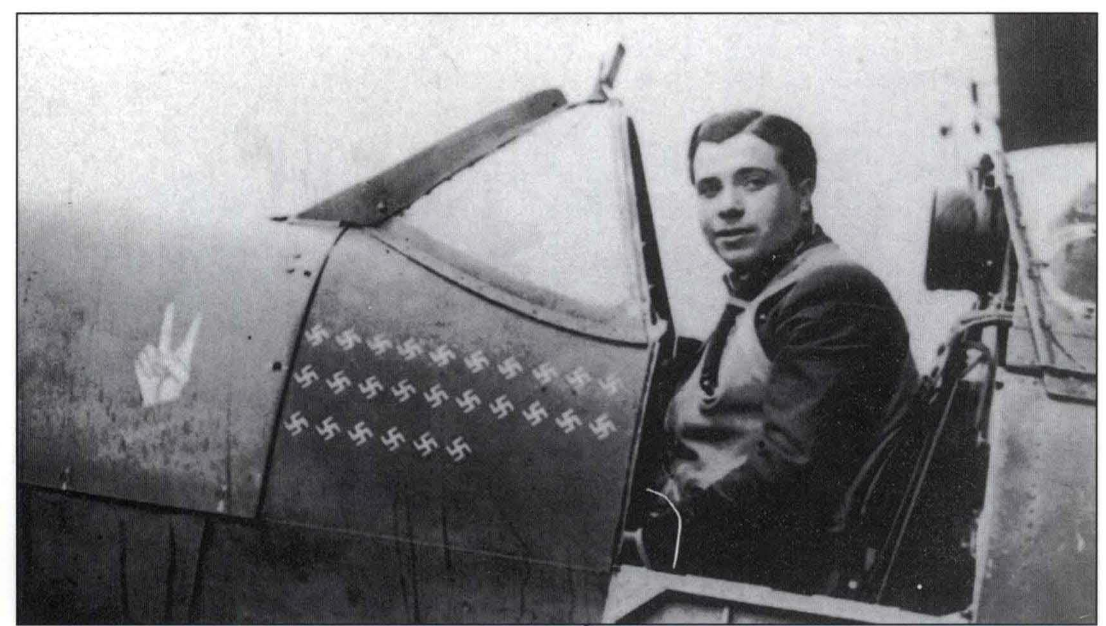
MÁXIMOS ASES DEL *SPITFIRE* Mk I/II

Nota: los diez máximos ases que se relacionan, están ordenados por las cifras acreditadas de aviones enemigos derribados y derribados de forma compartida hasta el 1 de marzo de 1941, pilotando *Spitfires* Mark I o Mark II. Constan con el empleo que tenían en esa fecha, figurando entre paréntesis el empleo más alto conseguido al final de su carrera, si procede.

Flg Off (Flt Lt) Eric Stanley Lock

Nacido en Bayston Hill, Shropshire, Eric Lock se alistó en la Reserva Voluntaria de la RAF en 1939. Al finalizar su instrucción de vuelo en agosto de 1940, fue destinado al Sqn 41, con base en Catterick en aquel entonces. Poco después, el 15 de junio, entró en acción contra un ataque alemán sobre el noreste de Inglaterra, derribando un Bf 110. Después se trasladó con su unidad a Hornchurch, participando en duros combates sobre el sureste de Inglaterra, en los que su palmarés de victorias aumentó rápidamente. En octubre de 1940 se le concedía la DFC y el 17 de noviembre, su palmarés incluía 23 aviones enemigos des-

El Plt Off Eric Lock participó en la Batalla de Inglaterra con el Sqn 41, convirtiéndose en el piloto de *Spitfire* que más victorias consiguió en esa acción. Hasta el 17 de noviembre de 1940 había acreditado 23 aviones enemigos derribados y 8 probables. Ese día reivindicó otros 2 Bf 109 del JG 54 derribados sobre Clacton, siendo alcanzado a su vez por un *Emil* del mismo *Gruppe* y sufriendo heridas de consideración en el consiguiente aterrizaje forzoso por las que permaneció hospitalizado hasta junio del siguiente año. Reanudó su actividad operativa en verano de 1941 y añadió otras tres victorias a su palmarés antes de ser dado por desaparecido en acción tres semanas después. En esta fotografía de Lock en su Mark V del Sqn 611 en Hornchurch, tomada poco antes de su último vuelo, le vemos llevando un chaleco salvavidas alemán capturado al enemigo. (vía Franks)



truidos y 8 probables. Ese día fue derribado, sufriendo heridas graves en la mano derecha y en ambas piernas, tras estrellarse su avión al aterrizar en Martlesham Heath, quedando atrapado en la cabina durante dos horas hasta que fue rescatado.

Lock permaneció en el hospital hasta mayo de 1941. Tras un corto curso de reciclaje, volvió a la acción en julio de 1941, como jefe del Sqn 611, ya dotado de *Spitfires* V, aumentando su palmarés en tres victorias. El 3 de agosto no regresó de una incursión sobre Francia, siendo dado por desaparecido en combate.

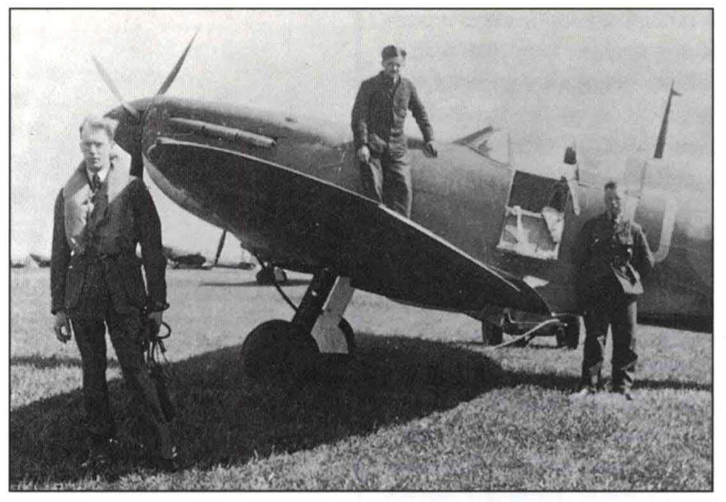
Flt Lt (Grp Capt) Colin Falkland Gray

Nacido en Christchurch, Nueva Zelanda, se alistó en la RAF en 1938. Tras finalizar el período de instrucción de vuelo fue destinado al Sqn 64 en noviembre de 1939, pilotando *Spitfires* I. Gray entró en acción por vez primera en la protección de la retirada de Dunquerque, acreditando su primera victoria al abatir un Bf 109 en las proximidades de Gravelinas el 25 de mayo de 1940 (tema tratado con detalle en el Capítulo Primero). Intervino con frecuencia en los intensos combates aéreos de los meses siguientes y, el 15 de agosto fue condecorado con la DFC. A primeros de septiembre se retiró de la acción a la unidad de Gray, cuyo palmarés era de 16 aviones enemigos derribados y 1 probable. Gray intervino poco en acción hasta junio de 1941, a partir de cuya fecha no volvió a pilotar *Spitfires* I o II.

Al finalizar la guerra su palmarés contaba 27 aviones enemigos derribados, 2 victorias compartidas, 6 probables, 4 probables compartidos y 12 dañados. Tras la guerra, continuó sirviendo en la RAF hasta que se retiró en 1961. El Grp Capt Colin Gray falleció en 1995.

Los tres "Robertos" de la Escuadrilla Azul del Sqn 92, fotografiados en Northolt en mayo de 1940. A finales de ese año todos ellos gozaban del título de As. De izquierda a derecha, Flg Off Bob Holland (5 derribos, 1 derribo compartido, 4 probables, 6 dañados y 1 dañado en común), Flg Off Robert Stanford Tuck (27 derribos, 6 probables, 6 dañados y 1 dañado en común), y Plt Off Robert Wright (11 derribos, 3 derribos compartidos, 5 probables y 7 dañados) (Wright)





El Plt Off Robert Doe pilotó *Spitfires* con el Sqn 234 hasta principios de septiembre de 1940, cuando fue destinado al Sqn 238 dotado de *Hurricanes*, y su unidad se retiró de la línea del frente. Fue uno de los pocos pilotos que consiguió victorias con los dos tipos de avión de caza de la RAF en verano de 1940. Su palmarés de victorias durante la batalla ascendía a 14 derribos, 2 derribos compartidos y 5 dañados.

Sqn Ldr (Grp Capt) Adolf Gysbert Malan

Nacido en Wellington, África del Sur, Adolf Malan se alistó en la RAF en 1936. Al término de su período de instrucción de vuelo fue destinado al Sqn 74, pilotando al principio Hawker Demons y luego Gloster Gauntlets. A comienzos de 1939 se dotó de *Spitfires* a su unidad, y Malan ascendió al empleo de Flt Lt. En mayo de 1940 su escuadrón intervino activamente en la batalla aérea de Dunquerque, donde Malan acreditó 3 aviones enemigos derribados, 2 derribos compartidos y 3 dañados, recibiendo por ello la DFC.

En el intervalo entre la evacuación de Dunquerque y al Batalla de Inglaterra Malan realizó salidas nocturnas ocasionalmente. Durante una de ellas, la noche del 18 al 19 de junio, derribó dos He 111 (dato confirmado por los archivos alemanes). Por esta hazaña se concedió a Malan la adición de un pasador a su DFC. En agosto de 1940 fue ascendido a Sqn Ldr, asumiendo el mando del Sqn 74. Su palmarés de victorias seguía en aumento y el 1 de marzo de 1941 era de 15 derribos, 6 derribos compartidos, 2 probables y 7 dañados.

A finales de la Batalla de Inglaterra Malan gozaba de una sólida reputación de experto en táctica aérea. La formación táctica ideada por él fue adoptada por la mayoría de las unidades de caza diurnas del Mando de Caza en 1941, y sus famosos *Diez Mandamientos de la Lucha Aérea* se distribuyeron por todo ese Mando.

Refiriéndose a Malan, el ACM Sir Hugh Dowding comentaba, "Le admiraba como uno de los valores más destacados del Mando de Caza. Era un piloto preocupado no sólo por sus propios logros, sino ante todo por la eficacia de su escuadrón y la seguridad personal de los pilotos que combatían bajo su mando."

En marzo de 1941 se nombró a Malan Jefe del Ala de Caza de Biggin Hill, dotada entonces de *Spitfires* V. Su palmarés final fue de 27 derribos, 7 derribos compartidos, 3 probables y 16 dañados.

Malan dejó la RAF después de la guerra y regresó a su Sudáfrica natal, donde participó activamente contra el apartheid. Falleció en 1963.

Flt Lt Brian John Carbury

Nacido en Wellington, Nueva Zelanda, ingresó en la RAF en 1937. Tras finalizar el período de instrucción fue destinado al Sqn 41, dotado de *Hawker Furies*. Después de su instrucción con Spitfires, Carbury fue destinado al Sqn 603 para ayudar a la reconversión de los pilotos de esa unidad en pilotos de *Spitfires*. Al estallar la guerra permaneció en ese escuadrón y el 7 de marzo de 1940 compartió la destrucción de un He 111 sobre el mar en las proximidades de Aberdeen.

El 28 de agosto su escuadrón se trasladó a Hornchurch y desde allí Carbury entró en acción con frecuencia. Su número de victorias creció

con rapidez, siendo condecorado con la DFC en septiembre, concediéndole al mes siguiente la adición de un pasador a la misma. A finales de 1940 su palmarés era de 15 derribos, 2 derribos compartidos, 2 probables y 5 dañados.

A finales de 1940 Carbury fue destinado a la OTU Nº58 de Grangemoth, para efectuar la reconversión de pilotos en el *Spitfire*. No volvería a entrar en acción, ni añadiría más victorias a su palmarés.

Después de la guerra regresó a Nueva Zelanda, donde murió en 1962.

Flt Lt Paterson Clarence Hughes

Nacido en Nueva Gales del Sur, Australia, Paterson Hughes ingresó en la Real Fuerza Aérea Australiana en 1935. Al término de su período de instrucción, fue destinado a la RAF en comisión de servicio, prestando servicio algún tiempo en el Sqn 64, dotado entonces de *Hawker Demons*. Con posterioridad fue nombrado jefe del Sqn 234, dotado de cazas *Bristol Blenheim* durante unos meses, hasta que recibió *Spitfires* en mayo de 1940. A principios de la Batalla de Inglaterra la unidad tenía su base en St. Eval, zona relativamente tranquila. Aun así, en el mes de julio, Hughes participó en la destrucción de dos aviones enemigos.

En agosto el escuadrón se trasladó a Middle Wallop, desde donde Hughes tomó parte en los intensos combates aéreos sobre el sur de Inglaterra. Tuvo un considerable éxito contra los aviones alemanes, acreditando durante ese mes la destrucción de 6 Bf 109 y un Bf 110, y compartiendo la destrucción de 1 Bf 109.

La primera semana de septiembre anotó más victorias en su palmarés. El día 7 los bombarderos alemanes realizaron el primer ataque diurno a gran escala sobre Londres, y Paterson Hughes resultó muerto en el transcurso de los duros combates que tuvieron lugar. En el momento de su muerte, su palmarés comprendía 14 derribos, 3 derribos compartidos y 1 probable.

Sqn Ldr (Wg Cdr) Robert Roland Stanford Tuck

Nacido en Catford, Londres, ingresó en la RAF en 1935. Al finalizar la instrucción de vuelo fue destinado al Sqn 65, dotado entonces de *Gloster Gladiators*, al que se dotó de *Spitfires* a primeros de 1939. En mayo de 1940 Tuck fue nombrado jefe del Sqn 92, y al término de las operaciones de Dunquerque, el día 3 de junio, su palmarés ascendía a 7 derribos, 1 derribo compartido y 2 dañados. Fue uno de los primeros pilotos en conseguir 5 victorias pilotando *Spitfires*, consiguiendo la DFC poco después en junio.

Durante julio y agosto su palmarés siguió en aumento. En septiembre fue ascendido a la categoría de comandante y destinado como jefe del Sqn 257, equipado con *Hurricanes*. El mes de octubre realizó una visita al Sqn 92 y, pilotando un *Spitfire* que tomó prestado, consiguió una victoria más. En aquel tiempo su palmarés a bordo de *Spitfires* era de 14 derribos, 2 derribos compartidos, 1 probable, 2 dañados y 1 dañado en común. El resto de los combates los realizó con *Hurricanes*, no aumentando sus victorias con *Spitfires* I o II.

En diciembre de 1941 fue nombrado Jefe del Ala de Biggin Hill, dotada de *Spitfires* VB. Al mes siguiente fue derribado en Francia y he-

cho prisionero. En el momento de su captura poseía un total de 27 derribos, 2 derribos compartidos, 6 probables, 6 dañados y 1 dañado en común. Robert Tuck permaneció en la RAF hasta 1949, año en que se retiró con el empleo de Teniente Coronel. Falleció en 1987.

Plt Off (Wg Cdr) Robert Doe

Nacido en Reigate, Surrey, Doe se alistó en la RAFVR en 1938. A principio del año siguiente ingresó en la RAF y tras finalizar el período de instrucción fue destinado al Sqn 234, dotada de cazas *Bristol Blenheims* durante poco tiempo, antes de ser dotada de *Spitfires*. En los comienzos de la Batalla de Inglaterra la unidad tenía su base en St. Eval, trasladándose en agosto a Middle Wallop, desde donde participó en intensos combates. A fin de mes el registro de victorias de Doe comprendía 5 derribos, 2 derribos compartidos y 1 avión dañado.

A finales de septiembre su palmarés de victorias a bordo de *Spitfires* era de 11 derribos, 2 derribos compartidos y 1 avión dañado. Después fue destinado al Sqn 238, dotado de *Hurricanes*. El 17 de octubre fue derribado, sufriendo heridas leves y poco después recibió la DFC.

Doe se reincorporó al servicio en mayo de 1941 en el Sqn 66, dotado de *Spitfires*, donde sólo aumentó su palmarés en 1 avión dañado, consiguiendo un registro final de 14 derribos, 2 derribos compartidos y 5 dañados.

Robert Doe permaneció en servicio hasta 1966, año en que se retiró con la categoría de Teniente Coronel.

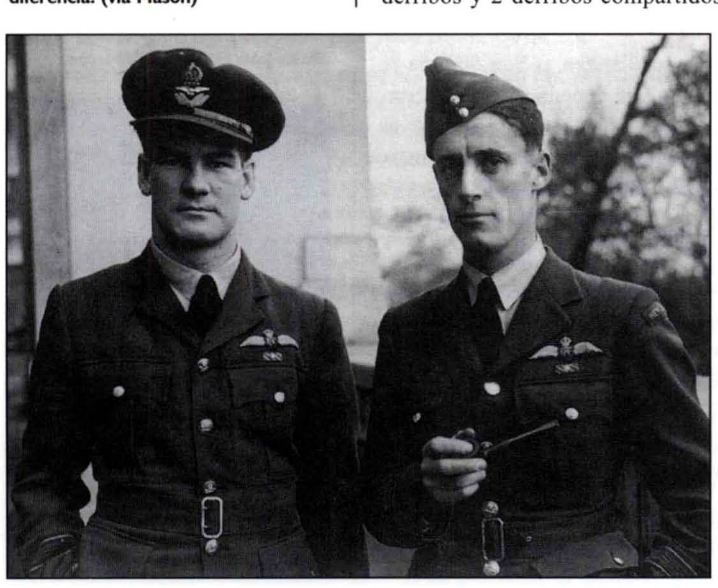
Flg Off (Air Commodore) Alan Christopher Deere

Natural de Auckland, Nueva Zelanda, Alan Deere llegó a Gran Bretaña en 1937 para alistarse en la RAF. Finalizado el período de instrucción fue destinado al Sqn 54, dotado de *Gloster Gladiators* hasta principios de 1939, que recibió los *Spitfires*. En mayo de 1940 su unidad participó activamente en los combates aéreos de la evacuación de Dunquerque, al término de la cual, el 3 de junio, sus victorias comprendían 7 derribos y 2 derribos compartidos, por lo que fue condecorado con la DFC.

Durante julio y agosto su unidad volvió a intervenir muy activamente, aumentando el número de victorias de Doe. A final de agosto su palmarés incluía 13 derribos, 2 derribos compartidos y 1 dañado. Poco después se le concedía la adición de un pasador a su DFC.

Después Deere tuvo un destino tranquilo como Jefe de Control de cazas y no entró de nuevo en acción hasta agosto de 1941, incorporándose al Sqn 602, equipado con *Spitfires* VB.

Al final de la guerra su palmarés comprendía 17 derribos, 1 derribo compartido, 2 derribos no confir-



Fotografía del dúo Kiwi del Sqn 54 en el verano de 1940. Nos muestra a Al Deere y Colin Gray tras una ceremonia de imposición de condecoraciones en 1941. Se observan los pasadores a rayas colocados bajo las alas, distintivo de sus DFC. Inseparables durante la Batalla de Inglaterra, ambos pilotos morían trágicamente en septiembre de 1995, con unas semanas de diferencia. (vía Mason)

mados, 1 derribo compartido no confirmado, 4 probables y 1 dañado en común. Deere continuó sirviendo en la RAF después de la guerra, y se retiró con el grado de General de Brigada en 1967. Falleció en 1995.



Aunque todavía no figuraba en la lista de los diez primeros publicada en marzo de 1941, el futuro As Flt Lt "Paddy" Finucane hacía méritos al efecto en la primavera de 1941, prestando servicio en el Sqn 452 de la RAF. Anteriormente, en el Sqn 452, con *Spitfires* I/II, Finucane había reivindicado 4 derribos, 1 derribo compartido, 2 probables y 1 dañado hasta el 1 de marzo. Su palmarés total cuando fue muerto en acción en julio de 1942 ascendía a 26 derribos, 6 derribos compartidos, 8 probables, 1 probable en común, y 8 dañados. (vía Scutts)

Flt Sgt (Wg Cdr) George Unwin

Natural de Yorkshire, George "Grumpy" Unwin se alistó en la RAF de aprendiz administrativo en 1929. En 1935 fue seleccionado para piloto y al año siguiente fue destinado como Sargento Primero al Sqn 19, dotado entonces de *Gloster Gauntlets*. Todavía se encontraba en esa unidad cuando fue dotada de *Spitfires*. En mayo de 1940 era ya un piloto experimentado, y al finalizar ese mes entró en acción sobre Dunquerque, donde acreditó sus tres primeras victorias aéreas. Sus triunfos aumentaron rápidamente durante la Batalla de Inglaterra, recibiendo en octubre la DFM. A finales de noviembre el palmarés de Unwin ascendía a 13 derribos, 3 derribos compartidos, 2 probables y 1 avión dañado.

En diciembre abandonó su destino y fue destinado a un curso de instructores, y a principios de 1941 ascendió a oficial. Después tuvo una serie de destinos no operativos hasta 1944 en que volvió a la acción pilotando aviones *Mosquito*. Sin embargo, no añadiría más victorias a su palmarés.

Al finalizar la guerra George Unwin permaneció en la RAF, y se retiró en 1961 con el grado de Teniente Coronel.

Flt Lt John Charles Dundas

Nacido en West Yorkshire, John Dundas se alistó en el Sqn 609, de la Fuerza Auxiliar Aérea, en 1.938. La unidad se encontraba en proceso de adaptación a los *Spitfires* cuando se declaró la guerra, y en mayo de 1940 Dundas consiguió sus primeras victorias durante las operaciones de apoyo a la evacuación de Dunquerque. Su unidad intervino activamente en toda la Batalla de Inglaterra y sus victorias aumentaron con rapidez. El 9 de octubre fue condecorado con la DFC, teniendo a la sazón en su haber 10 derribos, 4 derribos compartidos, 1 probable, 4 dañados y 1 dañado en común.

El 29 de noviembre intervino en una dura acción en aguas de la Isla de Wight, en la que derribó al Comandante Helmut Wick, Jefe del Jagdgeswader 2, el piloto más laureado de la Luftwaffe, con 56 victorias acreditadas. Casi inmediatamente a continuación Dundas fue derribado por el ayudante de Wick, Leutnant (Alférez) Rudolf Pflanz. Ambos pilotos resultaron muertos. En el momento de su muerte Dundas tenía acreditados 12 aviones derribados, 4 derribos compartidos, 2 probables, 4 dañados y 1 dañado en común.

El máximo as del Sqn 609, que derribó al gran Major Helmut Wick, Flt Lt John Dundas. (vía Mason)



APÉNDICE

ESTUDIO COMPARATIVO DEL *SPITFIRE* Mk I Y EL Bf 109E

El 22 de noviembre de 1939 la Fuerza Aérea Francesa se encontró con el regalo de un Bf 109E-3 (el Werk-Nr 1304 "White 14" del I/JG 76) prácticamente intacto, que tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en Woerth, Departamento del Bajo Rin. Tras prolongadas pruebas de vuelo en Francia, se prestó el avión al órgano central de la RAF en Farnborough, en mayo de 1940 para la realización de otras pruebas. Durante una de esas evaluaciones, un *Spitfire* provisto de hélice de paso variable se enfrentó al caza alemán en combate simulado. En julio de 1940, cuando la Batalla de Inglaterra se encontraba en fase inicial, se publicó el siguiente informe:

Prueba comparativa de un Me 109 y un Spitfire *'Rotol'*

1. La prueba comenzó con el despegue simultáneo de los dos aparatos, quedando ligeramente rezagado el *Spitfire*, que empleó un empuje de +2,2 kg y 3.000 r.p.m.

2. Ya en el aire, el piloto del *Spitfire* redujo las revoluciones del motor a 2.650 por minuto y adelantó y superó en altitud al Me 109. A 4.000 pies de altitud, el *Spitfire* superaba en 1.000 pies al Me 109, por lo que se pudo situar sobre su cola y mantenerlo al alcance de sus armas, a pesar de los esfuerzos del Me 109 por quitárselo de encima.

3. A continuación el *Spitfire* permitió que el Me 109 se situara sobre su cola y trató quitárselo de encima. Resultó bastante fácil debido a su superior capacidad de maniobra, en particular en la realización de loopings y a velocidades bajas de 160 a 225 km/h. Finalmente, mediante la realización de un viraje brusco a velocidad próxima a la entrada en pérdida, el *Spitfire* se situó sobre la cola del Me 109.

4. Se comprobó que otra forma eficaz de evasión del *Spitfire* era realizar una ascensión pronunciada en espiral a 193 km/h, con un empuje de +2,2 kg y 2.650 r.p.m.; con esa maniobra el *Spitfire* aventajó rápidamente al Me 109, permitiéndole la posterior realización de medio tonel y situarse sobre la cola de su adversario.

5. Después se realizaron pruebas de velocidad, demostrando ser el *Spitfire* el mejor de los dos, tanto en aceleración como en velocidad de vuelo, sin hacer uso del empuje de emergencia de 4,5 kg. En las pruebas de vuelo en picado, se comprobó que el *Spitfire*, lanzándose a la vertical bruscamente y con una propulsión de -0,75 kg, era superior al Me 109"

La prueba demostró que el *Spitfire* era considerablemente superior a su homólogo de la Luftwaffe en casi todo. El defecto fundamental de ese descubrimiento era que pocos pilotos de caza alemanes se permitían volar a baja velocidad y a baja cota en combate contra un *Spitfire*, y los pocos que lo hacían no vivían para contarlo. Su táctica para la lucha contra los *Spitfires* era similar a la que usaron contra los cazas de fabricación rusa, más maniobrables, sobre España. Los *Messerschmitts* sobrevolaban la zona de combate a una altitud elevada hasta que avistaban al enemigo. Luego se situaban en una posición favorable sobre su presa y se lanzaban en picado. Tras realizar cada ataque, los cazas se retiraban a una posición segura a gran altitud, y los pilotos reconsideraban la situación. La capacidad de maniobra del *Spitfire* a baja cota servía de poco contra tal táctica.

Curiosamente, el centro de ensayos de la Luftwaffe en Rechlin también realizó pruebas de combate entre un Bf 109 y un *Spitfire* capturado, dotado de hélice de doble paso. Las conclusiones extraídas fueron totalmente diferentes a las deducidas de las pruebas realizadas en Gran Bretaña. Uno de los que probaron el *Spitfire* (y también un *Hurricane* capturado) fue el As alemán Hauptmann Werner Mölders, que escribiría posteriormente:

"Fue muy interesante realizar las pruebas de vuelo con el *Spitfire* y el *Hurricane* en Rechlin. Los dos eran fáciles de pilotar, en comparación con nuestros aviones, y el despegue y el aterrizaje eran un juego de niños (comparados con el Bf 109). El *Hurricane* tiene una buena estructura y vira bien, pero sus prestaciones son decididamente inferiores a las del Bf 109. El uso de la palanca requiere mucha fuerza y es 'perezoso' de alerones. El *Spitfire* es superior. Es de fácil manejo, con mandos de control ligeros, impecable en los virajes y sus prestaciones se aproximan a las del Bf 109. Sin embargo, como avión de combate es un fracaso. Un repentino movimiento de la palanca hacia atrás provoca el fallo del motor. Además, como la hélice sólo tiene dos pos posiciones (de despegue y de crucero), en una situación de cambio rápido en el combate, el motor o va a demasiado acelerado o no rinde al máximo."

Las dos pruebas demostraban que el "equipo de casa" era el mejor. Dada la ingenuidad con que se realizaron ambas, cualquier otra conclusión hubiera sido considerada probablemente "políticamente incorrecta". La guerra supuso la prueba de fuego de las posibilidades de los dos cazas frente a frente. En la Batalla de Inglaterra la mayor parte de los combates cara a cara entre los cazas tuvo lugar a niveles de entre 13.000 y 20.000 pies, porque los bombarderos alemanes volaban a esa cota. A esas altitudes los *Spitfires* Mark I y Mark II tenían prácticamente la misma capacidad que los Bf 109. En los combates de aviones en formación, que constituyeron la norma, la iniciativa táctica compensó con creces la relativamente escasa diferencia de prestaciones existente entre las unidades de caza opuestas.

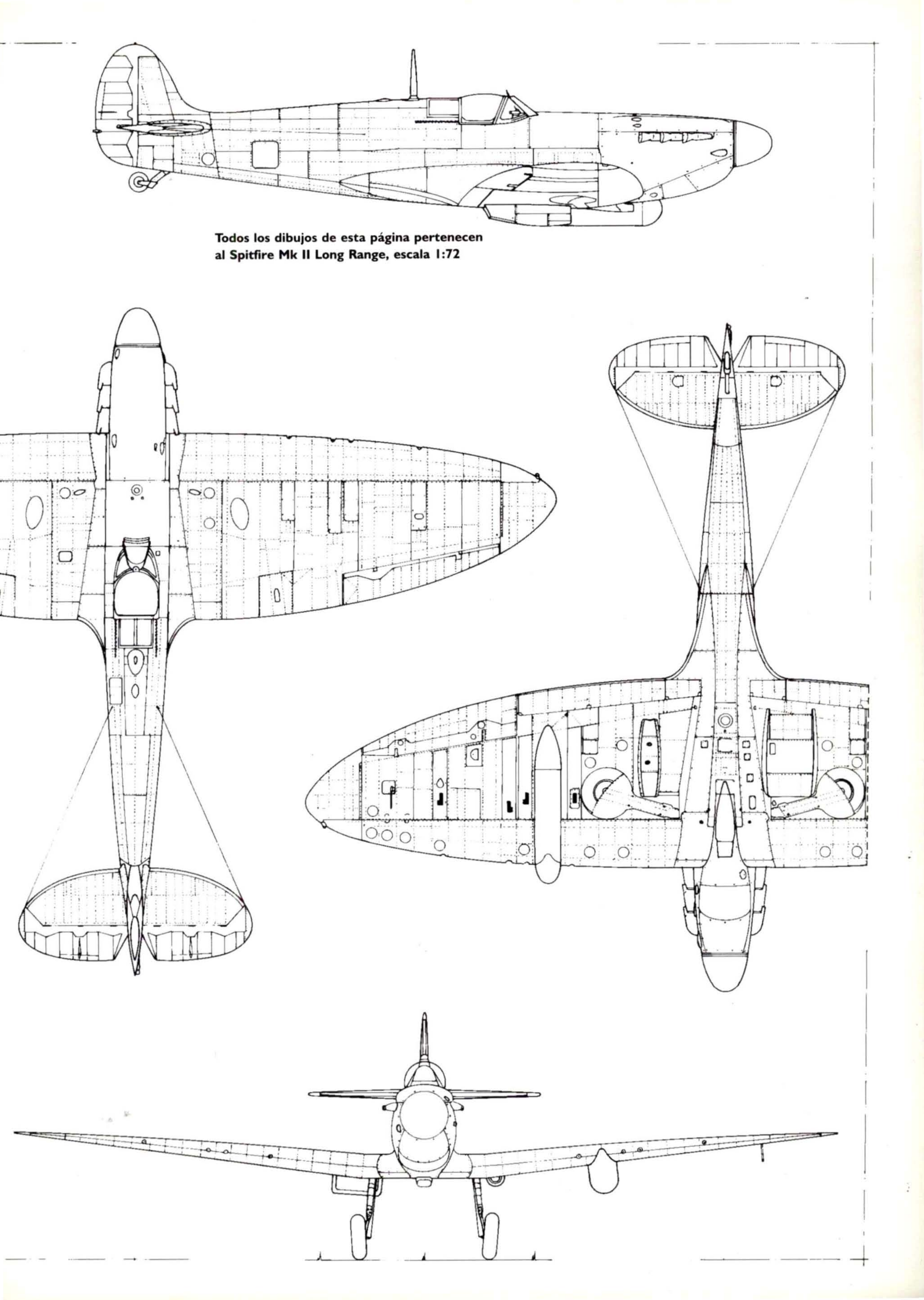
DATOS TÉCNICOS DEL *SPITFIRE*

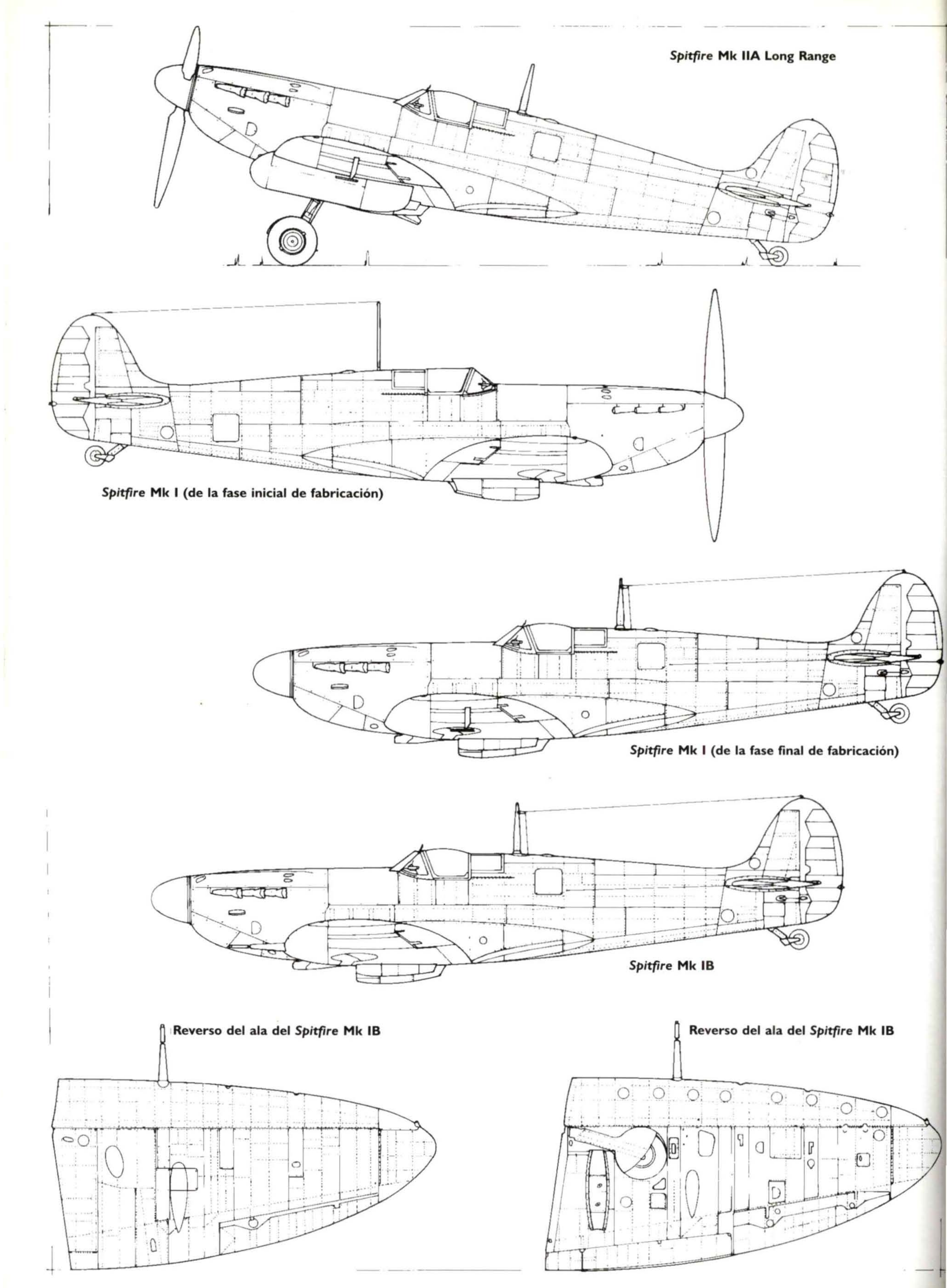
Modelo de la fase inicial de fabricación
***Spitfire* I K9787, probado en agosto de 1938**
Tipo: caza monoplaza.
Armamento: 8 ametralladoras de 7,7 mm con 300 disparos por arma.
Motor: Merlin II Rolls-Royce con 900 CV en el despegue y 1.060 a 17.000 pies.
Dimensiones: envergadura 11,224 m; longitud 9,11 m; altura 3,73 m (hasta las palas de la hélice), superficie de las alas 22,48 m≤ .
Peso: 2.033 sin carga; con máxima carga 2.639 kg
Prestaciones: velocidad máxima 583 km/h a 18.500 pies, ascenso a 20.000 pies en 9 minutos 25 segundos, techo práctico 31.900 pies.
Observaciones: este aparato estaba provisto de hélice de dos palas de madera tallada y de techo de carlinga plano. No llevaba blindaje ni otro tipo de protección para el piloto.

Modelo de la fase media de fabricación
***Spitfire* I N3171, probado en marzo de 1940**
(Nota: sólo se especifican los datos que difieren de los indicados para el modelo anterior)
Motor: Merlin III Rolls-Royce con 900 CV en el despegue y 1.060 a 17.000 pies.
Peso: 1.758 kg sin carga; 2.257 con carga máxima.
Prestaciones: velocidad máxima 568 km/h a 20.000 pies; ascenso a 20.000 pies en 7 minutos 42 segundos, techo práctico 34.700 pies.
Observaciones: este aparato estaba provisto de hélice Rotol de paso variable de tres palas, y de techo de carlinga abovedado. Llevaba una lámina de cristal endurecido delante del parabrisas, careciendo el piloto de protección trasera.

Modelo de la fase inicial de fabricación
***Spitfire* II P7280, probado en septiembre de 1940**
(Nota: sólo se especifican los datos que difieren de los indicados para los modelos precedentes)
Motor: Rolls-Royce Merlin XII, con una potencia máxima de 1.140 CV a 14.750 pies con un empuje de +3,3 kg (empuje de emergencia, cinco minutos máximo), combustible de 100 octanos.
Peso: 1.784 kg sin carga; 2.302 con carga máxima.
Prestaciones: velocidad máxima 570 km/h a 17.554 pies; ascenso a 20.000 pies en 7 minutos, techo práctico 37.600 pies.
Observaciones: este aparato estaba provisto de hélice Rotol de paso variable de tres palas, de techo de carlinga abovedado y equipo IFF. Llevaba una lámina de cristal endurecido delante del parabrisas y una plancha de acero de 27 kg detrás del piloto.

Fabricación del modelo de *Spitfire* II (Long Range - Largo Alcance) P8036, probado en septiembre de 1941
(Nota: sólo se especifican los datos que difieren de los indicados para los modelos precedentes)
Motor: Rolls-Royce Merlin XII, con una potencia máxima de 1.140 CV a 14.750 pies con un empuje de +3,3 kg (empuje de emergencia, cinco minutos máximo), combustible de 100 octanos.
Peso: 1.804 kg sin carga; 2.430 con carga máxima.
Prestaciones: velocidad máxima 528 km/h a 16.500 pies; ascenso a 20.000 pies en 9 minutos 48 segundos, techo práctico 33.900 pies.
Observaciones: este aparato estaba dotado de un depósito adicional de combustible de 182 litros, situado bajo el ala izquierda, lo que aumentaba la capacidad total de combustible a 568 litros.


Todos los dibujos de esta página pertenecen al Spitfire Mk II Long Range, escala 1:72


Spitfire Mk IIA Long Range
Spitfire Mk I (de la fase inicial de fabricación)
Spitfire Mk I (de la fase final de fabricación)
Spitfire Mk IB
Reverso del ala del Spitfire Mk IB
Reverso del ala del Spitfire Mk IB



El *Spitfire* Mk I y II sirvió brevemente en la línea de frente con la RAF, pero sus pilotos consiguieron victorias impresionantes sobre la Luftwaffe en 1940 y 1941. Este libro trata de los primeros Ases de la RAF de la II Guerra Mundial, que ayudaron a contener la marea alemana durante la lucha por la supervivencia de Inglaterra en los años amargos entre 1939 y 1941. Los primeros modelos de Spitfire destacaron por su armamento ligero, motores sobrecalentados y corto radio de acción, pero durante los encarnizados combates sobre Dunquerque y el sureste de Inglaterra y posteriormente durante la primera incursión sobre Francia, muchos pilotos consiguieron resultados sobresalientes. Aquí se narran las hazañas de nombres como Malan, Tuck y Bader, al igual que las de otros Ases quizás menos famosos, como el As del Spitfire, Suboficial George Unwin.



